

**uc3m** | Universidad **Carlos III** de Madrid

Grado en Ingeniería en Tecnologías Industriales  
Curso Académico 2018-2019

*Trabajo Fin de Grado*

# “Análisis sobre el tratamiento de los vehículos históricos en Europa”

---

Ignacio Tapia Diez

Tutor

José Manuel Prieto Barrio

Leganés, 2019



[Incluir en el caso del interés de su publicación en el archivo abierto]

Esta obra se encuentra sujeta a la licencia Creative Commons **Reconocimiento – No Comercial – Sin Obra Derivada**

## **RESUMEN**

La historia de la automoción es esencial para comprender el mundo contemporáneo. Los avances en este campo representan algunas de las invenciones más relevantes de la era moderna. Las piezas que se conservan, hasta el día de hoy, representan esta herencia y constituyen un importante Patrimonio que debe ser preservado por su amplio interés cultural. De aquí nace la denominación de “vehículo histórico”. Se considera vehículo histórico a estos eslabones que nos permiten reconstruir, a través de ellos, la historia de la automoción. Los vehículos históricos son ejemplares clásicos que nos muestran el modo de fabricación, las mecánicas y las formas de transporte de un tiempo pasado.

Los estados reconocen, cada vez más, el importante componente cultural de los vehículos históricos. Al tratarse de modelos, en muchos casos obsoletos, necesitan de una regulación propia que les permita coexistir en un mundo de constante evolución y vanguardia. El objetivo de este trabajo es recopilar información relativa al marco regulador concerniente a los vehículos históricos en los distintos países de Europa. La intención es realizar un análisis posterior que permita estudiar cuáles son los modelos legales más eficientes y que mejor contribuyen a la conservación y proliferación de un Patrimonio Automovilístico Histórico.

## **Palabras clave**

Vehículo Histórico; Legislación; Europa; Patrimonio; Análisis.

## **ABSTRACT**

The automotive history is essential in order to understand the world we live in. The progress in this certain field has brought us some of the most relevant inventions of our time. The samples that survive to our days are part of a heritage that must be preserved due to its high cultural interest. This is why the label “historic vehicle” was created. The denomination “historic vehicle” defines a vehicle that allows us to reconstruct this history. Each sample shows us the procedures of production and assembly used at the time, as well as the mechanics and means of transport from the past.

Governments do recognize the cultural interest of these pieces. With the aim of promoting the preservation of the automotive heritage, most of them have a specific legal regulation for this type of vehicles. The purpose of this project is compiling the legislation regarding historic vehicles among the European States, in order to identify the most efficient regulations that enhance the creation and conservation of the Automotive Heritage.

## **Key words**

Historic Vehicles; Legislation; Europe; Heritage; Study.

## **DEDICATORIA**

A mi tutor, D. José Manuel Prieto Barrio; a mi familia y a todas las personas que me han  
apoyado en esta aventura académica.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>1.</b>	<b>Introducción</b>	<b>1</b>
<b>1.1.</b>	<b>Objetivos</b>	<b>3</b>
<b>1.2.</b>	<b>Marco regulador</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Estado del Arte</b>	<b>5</b>
<b>2.1.</b>	<b>Situación actual</b>	<b>5</b>
<b>2.2.</b>	<b>Marco actual</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>Marco regulador en los distintos países de la UE</b>	<b>9</b>
<b>3.1.</b>	<b>España</b>	<b>9</b>
3.1.1	Definición de Vehículo Histórico	9
3.1.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	10
3.1.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	11
<b>3.2.</b>	<b>Alemania</b>	<b>14</b>
3.2.1	Definición de Vehículo Histórico	14
3.2.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	14
3.2.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	16
<b>3.3.</b>	<b>Andorra</b>	<b>17</b>
3.3.1	Definición de Vehículo Histórico	17
3.3.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	17
3.3.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	19
<b>3.4.</b>	<b>Austria</b>	<b>20</b>
3.4.1	Definición de Vehículo Histórico	20
3.4.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	20
3.4.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	21
<b>3.5.</b>	<b>Bélgica</b>	<b>22</b>
3.5.1	Definición de Vehículo Histórico	22
3.5.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	23
3.5.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	24
<b>3.6.</b>	<b>Croacia</b>	<b>25</b>
3.6.1	Definición de Vehículo Histórico	25
3.6.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	25
3.6.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	27
<b>3.7.</b>	<b>Dinamarca</b>	<b>28</b>
3.7.1	Definición de Vehículo Histórico	28
3.7.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico	28
3.7.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico	28

<b>3.8.</b>	<b>Eslovenia</b>	<b>30</b>
3.8.1	Definición de Vehículo Histórico.....	30
3.8.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	30
3.8.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	32
<b>3.9.</b>	<b>Francia</b>	<b>33</b>
3.9.1	Definición de Vehículo Histórico.....	33
3.9.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	33
3.9.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	34
<b>3.10.</b>	<b>Grecia</b>	<b>37</b>
3.10.1	Definición de Vehículo Histórico.....	37
3.10.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	37
3.10.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	38
<b>3.11.</b>	<b>Irlanda</b>	<b>39</b>
3.11.1	Definición de Vehículo Histórico.....	39
3.11.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	39
3.11.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	40
<b>3.12.</b>	<b>Italia</b>	<b>41</b>
3.12.1	Definición de Vehículo Histórico.....	41
3.12.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	41
3.12.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	43
<b>3.13.</b>	<b>Luxemburgo</b>	<b>44</b>
3.13.1	Definición de Vehículo Histórico.....	44
3.13.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	44
3.13.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	45
<b>3.14.</b>	<b>Malta</b>	<b>47</b>
3.14.1	Definición de Vehículo Histórico.....	47
3.14.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	47
3.14.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	48
<b>3.15.</b>	<b>Noruega</b>	<b>49</b>
3.15.1	Definición de Vehículo Histórico.....	49
3.15.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	49
3.15.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	50
<b>3.16.</b>	<b>Países Bajos</b>	<b>51</b>
3.16.1	Definición de Vehículo Histórico.....	51
3.16.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	51
3.16.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	51
<b>3.17.</b>	<b>Portugal</b>	<b>53</b>
3.17.1	Definición de Vehículo Histórico.....	53
3.17.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	53
3.17.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	55
<b>3.18.</b>	<b>Reino Unido</b>	<b>56</b>
3.18.1	Definición de Vehículo Histórico.....	56

3.18.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	56
3.18.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	57
<b>3.19.</b>	<b>Rumanía .....</b>	<b>59</b>
3.19.1	Definición de Vehículo Histórico.....	59
3.19.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	59
3.19.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	59
<b>3.20.</b>	<b>San Marino .....</b>	<b>61</b>
3.20.1	Definición de Vehículo Histórico.....	61
3.20.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	61
3.20.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	62
<b>3.21.</b>	<b>Serbia .....</b>	<b>64</b>
3.21.1	Definición de Vehículo Histórico.....	64
3.21.2	Situación actual y avances legislativos .....	64
<b>3.22.</b>	<b>Suecia .....</b>	<b>66</b>
3.22.1	Definición de Vehículo Histórico.....	66
3.22.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	66
3.22.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	67
<b>3.23.</b>	<b>Suiza .....</b>	<b>69</b>
3.23.1	Definición de Vehículo Histórico.....	69
3.23.2	Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico .....	69
3.23.3	Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico .....	71
<b>4.</b>	<b>Análisis del tratamiento de los vehículos históricos en países europeos ..</b>	<b>73</b>
<b>4.1.</b>	<b>Antigüedad mínima requerida para considerar a un vehículo histórico .....</b>	<b>74</b>
<b>4.2.</b>	<b>Originalidad del vehículo .....</b>	<b>76</b>
<b>4.3.</b>	<b>Restricciones en el uso .....</b>	<b>77</b>
4.3.1.	Restricciones de circulación por motivos medioambientales .....	81
<b>4.4.</b>	<b>Inspección Técnica de Vehículos .....</b>	<b>83</b>
<b>4.5.</b>	<b>Política Fiscal .....</b>	<b>86</b>
<b>5.</b>	<b>Estudio del entorno socioeconómico .....</b>	<b>91</b>
<b>5.1.</b>	<b>Conservación del patrimonio.....</b>	<b>93</b>
<b>6.</b>	<b>Conclusiones .....</b>	<b>95</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Antigüedad mínima requerida-----	74
Figura 2 Posibilidad de realizar modificaciones-----	76
Figura 3 La ley restringe el uso diario del vehículo histórico -----	77
Figura 4 Uso anual en kilómetros de un vehículo histórico -----	79
Figura 5 Permiten la circulación en núcleos de tráfico restringido por motivos medioambientales --	82
Figura 6 Algún tipo de beneficio a la hora de realizar la inspección técnica-----	85
Figura 7 Aplicación del impuesto de circulación en vehículos históricos -----	88
Figura 8 Inversión media en la adquisición de un vehículo histórico -----	89
Figura 9 Perfil del propietario de vehículo(s) histórico(s) -----	92



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Frecuencia de inspección técnica para vehículos en España .....	11
Tabla 2 Procedimiento de matriculación de vehículos históricos en Alemania .....	15
Tabla 3 Restricción del uso diario de un vehículo histórico contemplada por la legislación nacional .	78
Tabla 4 Legislación relativa a las inspecciones técnicas obligatorias en los países de Europa.....	84
Tabla 5 Aplicación del impuesto de circulación en distintos países de Europa a vehículos históricos	87

# 1. Introducción

La historia del automóvil moderno se remonta hasta finales del siglo XIX. En 1860 Etienne Lenoir patentaba el primer vehículo propulsado por un motor de combustión. Sin embargo, aún estaba muy lejos de ser funcional, ya que entregaba una velocidad media de, tan solo, dos kilómetros por hora. El primer automóvil fue desarrollado en Alemania casi simultáneamente y de manera independiente por Karl Benz y Gottlieb Daimler entre 1885 y 1886. Aunque el pionero en la producción en masa, empleando una cadena de montaje para la fabricación de automóviles, fue Henry Ford con el famoso “Model T”. En paralelo, otros muchos tipos de vehículos se fueron desarrollando en esta época. La primera motocicleta, como la conocemos hoy en día, se presentaba en el año 1897. A partir de ésta fueron surgiendo modificaciones que mejoraban su funcionalidad como el caso del sidecar. El primer camión también nació en este período, data de 1895 y fue creado por Karl Benz.

[1]

Desde sus inicios el sector de la automoción ha evolucionado enormemente, proporcionando grandes mejoras en aspectos como la autonomía, la comodidad o el servicio que los vehículos prestan a sus usuarios, así como, la seguridad, tanto para los ocupantes del vehículo como para el resto de los usuarios de la vía. En los últimos años la revolución ha venido, sobre todo, en la reducción de las emisiones contaminantes generadas por los propios vehículos.

A pesar de que a día de hoy concebimos los vehículos como un dispositivo cotidiano de transporte o incluso entretenimiento, éstos son una valiosa pieza de ingeniería de vanguardia. Siendo el transporte, tanto de mercancías como de personas, una necesidad imperial en un mundo cada día más interconectado. Los esfuerzos en materia de desarrollo del sector por parte de los fabricantes siempre han sido notables. Las soluciones ideadas por los ingenieros a los problemas que planteaba el sector de la automoción han sido revolucionarias en muchos aspectos y siempre se han caracterizado por emplear la tecnología más avanzada del momento. Algunos ejemplos de estos avances serían la implantación de las carrocerías monocasco, o la tracción delantera en los automóviles comerciales que permitía bajar el centro de gravedad y disminuir el peso; así como los más

recientes avances en el empleo de nuevas maneras de propulsión o el desarrollo de vehículos autónomos. Mantener este legado es clave para comprender la historia de la ingeniería moderna. Por tanto, la preservación de ejemplares y modelos singulares es de extrema importancia para conservar nuestra historia y tener constancia de los avances en este campo.

De aquí parte la idea de la denominación de “vehículo histórico”, entendiendo los vehículos clásicos como eslabones de la historia de la automoción. Numerosas son las instituciones que luchan por la conservación del patrimonio automovilístico, la mayoría de ellas bajo el amparo de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), organismo internacional que reúne a la mayoría de los clubes y federaciones de vehículos antiguos. Es la única organización en su campo reconocida por la UNESCO. Desde la FIVA se busca preservar, proteger y promover esta cultura, sin embargo, no es un organismo con la capacidad de legislativa. Este aspecto está reservado a los Gobiernos de los distintos países y regiones que posean dichas competencias.

Tanto FIVA como sus organizaciones asociadas entienden que los vehículos históricos no se encuentran en las mismas condiciones para cumplir los estándares técnicos, de seguridad y ecológicos de los vehículos modernos. Al mismo tiempo, el uso de los mismos, considerados piezas de colección, no está destinado al día a día sino más bien a una conducción ocasional. Asimismo, la conservación de vehículos clásicos conlleva una importante inversión, la cual suele correr a cargo de capital privado. Por todos estos motivos, las entidades que velan por el reconocimiento del vehículo histórico reclaman una regulación específica para este tipo de vehículos que promueva, incite y favorezca un entorno prolífero para la conservación del patrimonio histórico automotriz.

## **1.1. Objetivos**

La intención de este trabajo es comparar los distintos tratamientos legales que brindan diferentes organismos gubernamentales dentro del ámbito europeo a los vehículos históricos. Para ello, se analizará el tratamiento otorgado a los vehículos históricos en distintos países del entorno europeo. La finalidad es identificar los mejores modelos legislativos y analizar, si fura necesaria, una mejora de la regulación al respecto en España, con la finalidad de ampliar y conservar el parque de vehículos históricos, como elemento clave del patrimonio cultural nacional.

Si bien el planteamiento inicialmente previsto era identificar la regulación de los 28 países miembros de la Unión Europea, finalmente, no ha sido posible recopilar información pertinente suficiente para realizar un análisis exhaustivo acerca de todos los países de la Unión Europea. A pesar de una búsqueda bibliográfica exhaustiva, varios factores limitaron esta búsqueda. El más determinante fue la dificultad de interpretar la información legislativa tan solo disponible en muchos casos en la lengua oficial de cada país. El otro factor que restringió esta búsqueda bibliográfica fue, a pesar de la existencia de una regulación a nivel europeo, la diferencia de desarrollo en este campo entre los distintos países miembros de la Unión Europea. La Unión Europea reúne un territorio muy extenso formado por naciones con un desarrollo socioeconómico muy dispar. Esto se traduce en una heterogeneidad en el avance legislativo más acentuado en algunos aspectos menos primordiales. En el ámbito del sector automotriz, algunos estados miembros no cuentan aún con una regulación específica relativa a vehículos históricos.

Se decidió, por tanto, enfocar el trabajo a todos los países del entorno europeo que dispusiesen de un marco regulador reseñable en cuanto a la regulación de las actividades relativas al uso y posesión de un vehículo histórico. Se incluyen 18 estados miembros de la Unión Europea y 5 estados europeos ajenos a la misma: Andorra, Noruega, San Marino, Suiza y Serbia.

## **1.2. Marco regulador**

Este estudio se centra principalmente en el análisis de la legislación aplicable a los vehículos históricos en los distintos países europeos y materias relacionadas directamente con los mismos.

## 2. Estado del Arte

### 2.1. Situación actual

La Unión Europea define en la *Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques* como “vehículo de interés histórico” todo vehículo que reúna las siguientes condiciones:

- “- Fue fabricado o matriculado por primera vez hace 30 años o más.
- Su tipo específico se dejó de producir en el país miembro en cuestión o en la totalidad de la Unión Europea.
- El ejemplar en cuestión permanece en su estado original y, desde un punto de vista histórico, correcto. No habiendo modificado de forma sustancial las características técnicas del vehículo ni sus componentes principales.” (Directiva 2014/45/UE, 2014)

Además, el estado miembro encargado de la matriculación del vehículo, o uno de sus órganos designados, debe considerar el vehículo como histórico. Por otro lado, la Unión Europea otorga el derecho a los estados miembros de permitir a los Vehículos Históricos ciertas concesiones en los estándares de las inspecciones técnicas. Esta Directiva entra plenamente en vigor con la derogación de la anterior a partir del 20 de mayo de 2018 y se aplican a todos los estados miembros.

La mayoría de los países investigados son estados miembros de la Unión Europea, sin embargo, países como Noruega, Serbia o Suiza no se rigen por esta legislación. Se analizará también a lo largo de este trabajo el marco regulador en estos territorios y se comparará cómo afecta la reglamentación en estos lugares.

Por su parte, la FIVA da su propia definición de vehículo histórico. Esta no es una definición oficial que aplique ningún organismo de gobierno. Sin embargo, es la que adoptan las Federaciones miembros de FIVA encabezados por su ANF (National Authority, organismo en contacto directo con FIVA que aglutina al resto de clubes de un país) y la que hacen por aplicar en su país de origen.

La definición de vehículo histórico de la FIVA se asemeja bastante a la que contempla la UE y es la siguiente:

*“Un vehículo histórico es un vehículo de carretera propulsado por un motor que cumple las siguientes características:*

- Tiene, al menos, 30 años de antigüedad.*
- Ha sido conservado de manera correcta desde un punto de vista histórico.*
- No es utilizado como un medio de transporte diario.*
- Se trata, por tanto, de una pieza de interés cultura y técnico.” (FIVA)*

Asimismo, FIVA realiza una distinción por clases, según el año de fabricación del vehículo:

- **Clase A – Pioneros:** Vehículos contruidos anteriores al 31 de diciembre de 1904.
- **Clase B – Veteranos:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1905 y el 31 diciembre 1918.
- **Clase C - Vintage:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero 1919 y el 31 de diciembre de 1930.
- **Clase D - Post-Vintage:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1931 y el 31 de diciembre de 1945.

- **Clase E - Post Guerra:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1946 y el 31 de diciembre de 1960.
- **Clase F:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1961 y el 31 de diciembre de 1970.
- **Clase G:** vehículos contruidos del 1 de enero de 1971 y el límite establecido por FIVA (más de 30 años).



## **2.2. Marco actual**

En la actualidad las instituciones gubernamentales centran sus esfuerzos en materia automovilística en dos aspectos clave: la seguridad vial y la reducción del impacto ecológico que generan los vehículos. Los fabricantes no han sido ajenos a esta evolución y en los últimos años, se han implementado nuevos sistemas de seguridad, tanto activos como pasivos, que sumado a la mejora en la red de carreteras han permitido disminuir el número de accidentes de tráfico. Al mismo tiempo, nos encontramos en un momento de gran revolución en el sector del transporte debido a la búsqueda de nuevas formas de propulsión que disminuyan el gran problema de contaminación que castiga al planeta.

En este mundo en constante innovación es donde los vehículos clásicos han de encontrar su lugar y adaptarse a las circunstancias. Se trata de máquinas dotadas de muchos menos sistemas de seguridad, en algunos casos prácticamente nulos, debido a la antigüedad de los mismos. También están equipados con una mecánica mucho menos eficiente y con muy escasos y rudimentarios sistemas anticontaminación.

En principio, el empleo de un vehículo moderno soluciona, en gran parte, esta problemática. Sin embargo, la concepción del vehículo histórico es distinta. Como ya hemos mencionado anteriormente se trata de piezas de interés cultural y que, por tanto, conviene conservar. Por ello, el uso del vehículo histórico está más reservado a un hábito ocasional y recreativo. Es precisamente debido a este uso recreativo y excepcional su baja implicación en accidentes de tráfico, a pesar de contar con escasos elementos de seguridad. Existen menos factores de riesgo en su conducción que, generalmente, es más relajada y en entornos alejados de las ciudades. Incluso las compañías de seguros suelen ofrecer pólizas específicas para estos vehículos a menor precio que las convencionales, incitados por los bajos kilometrajes anuales y los reducidos índices de accidente. [3]

Debido a las razones expuestas, las instituciones y organismos oficiales, suelen considerar un trato de favor para los vehículos históricos, para facilitar e incitar a la creación y preservación de un patrimonio automovilístico histórico. También, son numerosas las asociaciones independientes que luchan para que esta perspectiva no se pierda y mejorar las facilidades actuales para los propietarios de este tipo de vehículos.

### 3. Marco regulador en los distintos países de la UE

#### 3.1. España

##### 3.1.1 Definición de Vehículo Histórico

El reglamento relativo a Vehículos Históricos viene recogido en el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio [4] y la posterior modificación incluida en el Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre [5].

En ellos, emplea la definición de vehículo histórico que utiliza la Unión Europea, expuesta en el punto 2.1 de este trabajo, a la que añade un punto que especifica algo más las modificaciones que se permiten al vehículo con respecto al original, tema en el que la Directiva europea es más ambigua. Añade que *“sus piezas constitutivas deberán haber sido fabricadas en el período de producción normal del tipo o variante de que se trate y de sus recambios, con excepción de los elementos fungibles sustituidos por reproducciones o equivalencias efectuadas con posterioridad al período de producción normal, que habrán de hallarse inequívocamente identificadas. Si hubiera habido modificaciones en la estructura o componentes, la consideración de vehículo histórico se determinará en el momento de la catalogación.”* (Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre. Disp. final primera. Modificación del artículo 1.1, Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.)

Además, incluye como históricos *“los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, si así se desprende de los informes acreditativos y asesoramientos pertinentes.”* (art. 1.2 Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio) y *“los llamados vehículos de colección, entendiéndose por tales los que, por sus características, singularidad, escasez manifiesta u otra circunstancia especial muy sobresaliente, merezcan acogerse al régimen de los vehículos históricos.”* (art. 1.3 Real Decreto

1247/1995, de 14 de julio) En el caso de que un vehículo sea incluido en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural, su conservación, transmisión o salida del territorio nacional estará sometidas a las condiciones y limitaciones derivadas de su específica legislación

### **3.1.2      *Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Para poder registrar un vehículo como histórico en España éste debe cumplir cuatro etapas:

1. Realizar una inspección en un laboratorio oficial designado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, el cuál realizará un informe sobre la autenticidad del vehículo y su estado. Habrá que presentar en el laboratorio la documentación relativa al vehículo que se especifica en el art. 3 Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.
2. Este informe será revisado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma y debe dictar una resolución favorable de catalogación del vehículo como histórico. Además, dictaminará las limitaciones que se impongan a la circulación del vehículo y, en caso excepcional, las condiciones técnicas que no se exigirán al mismo en la inspección técnica.
3. Realizar el proceso de inspección técnica en una estación de inspección técnica de vehículos (ITV). En principio, a un vehículo histórico se le demandan las mismas exigencias que a un vehículo convencional, a no ser que el organismo competente de la Comunidad Autónoma autorice alguna excepción.
4. Finalmente, se llevará a cabo la matriculación del vehículo como histórico en la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente al domicilio del interesado.

Al ser las Comunidades Autónomas las que tienen las competencias de designar un laboratorio de inspección y realizar las catalogaciones del vehículo, el proceso o los requisitos para el reconocimiento de un vehículo como histórico puede variar ligeramente entre Comunidades.

### 3.1.3 *Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico*

Existen cuatro principales **ventajas** para los poseedores de un vehículo histórico con respecto al resto de conductores:

- **Impuesto de circulación:** en muchas localidades se exime de pagar el impuesto municipal de circulación o, al menos, conseguir una rebaja en el mismo. Este impuesto depende del ayuntamiento en el que esté registrado el vehículo y no todos exigen que el vehículo esté catalogado como histórico, en algunos casos es suficiente con que el vehículo tenga más de 25 o 30 años.

- **Inspección técnica de vehículos (ITV):** los vehículos catalogados como históricos se someterán a inspecciones técnicas periódicas en las condiciones que se establezcan para su catalogación según el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio. Éstas son más espaciadas en el tiempo de lo que correspondería a un vehículo de su edad no histórico.

FRECUENCIA DE INSPECCIÓN TÉCNICA PARA VEHÍCULOS EN ESPAÑA	
Antigüedad Vehículo Histórico	Frecuencia de inspección
Hasta 40 años	Bienal
De 40 a 45 años	Trienal
Más de 45 años	Cuatrienal

**Tabla 1 Frecuencia de inspección técnica para vehículos en España**

Supone un ahorro de unos 50 euros por ITV, además de la comodidad de no tener que realizarla.

- **Seguros:** algunas aseguradoras tienen pólizas específicas para esta clase de vehículos. Generalmente son más baratas y se ajustan más a las necesidades de sus usuarios. Sin embargo, suelen ir asociadas a una limitación de kilometraje. [6]

- **Exenciones en las restricciones de tráfico:** Los ayuntamientos de las grandes ciudades están actualmente implantando planes de restricción de tráfico para reducir los niveles de contaminación en los núcleos urbanos. En general, los vehículos diesel anteriores a 2006 y los vehículos gasolina anteriores al 2000 no disponen de distintivo medioambiental. En el caso del ayuntamiento de Madrid, a partir del año 2025 los vehículos sin distintivo ambiental no podrán circular libremente por el área metropolitana. Los vehículos históricos, en cambio, estarán exentos de estas medidas. [7]

No obstante, no todos son beneficios para los dueños de un vehículo histórico. A continuación se exponen las principales **desventajas** que supone matricular un vehículo histórico en España:

- **Coste:** el proceso para la matriculación de un vehículo histórico descrito en el punto anterior es bastante costoso. Depende de varios factores como la Comunidad Autónoma de residencia del propietario o el centro de ITV donde realicemos la inspección, pero el cómputo total rondaría los 600 euros.

- **Limitaciones de circulación:** *“aquellos vehículos que, por su antigüedad o características constructivas, no dispongan de los sistemas de alumbrado y señalización óptica exigidos por la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, no podrán circular entre la puesta y la salida del sol, ni en circunstancias que hagan necesario el empleo de tales sistemas.”* (art. 10.4 Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio) Además, *“los vehículos históricos que no sean capaces de superar la velocidad de 40 kilómetros/hora circularán por el arcén, o, en su defecto, lo más próximo posible al borde exterior derecho de la calzada (...) Los vehículos históricos no circularán por autopista ni autovía si no alcanzan, como mínimo, la velocidad de 60 kilómetros/hora.”* (art. 10.5 Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio) Igualmente, *“mediante resolución de la Dirección General de Tráfico podrá prohibirse, en determinadas fechas y vías, la circulación de los que no sean capaces de superar la velocidad de 80 kilómetros/hora.”* (art. 10.6 Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio) Las medidas que limitan la circulación de los vehículos históricos recogidas

en el Real Decreto están destinadas a mejorar la seguridad del conductor y del resto de pasajeros.

- **Vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural:** Como se apunta en la definición de vehículo histórico para el caso de España, los vehículos catalogados como tal verán condicionados su conservación, transmisión o salida del territorio nacional a las limitaciones derivadas de su específica legislación.

## **3.2. Alemania**

### **3.2.1 *Definición de Vehículo Histórico***

Alemania cumple con la definición de la UE para vehículos históricos: vehículo de al menos 30 años de antigüedad en estado original sin haber realizado modificaciones posteriores. No se ha encontrado mención al segundo punto de la definición europea que dice el tipo específico de vehículo debe haberse dejado de producir. No obstante, es muy complicado encontrar un tipo de vehículo producido hace 30 años que siga fabricándose a día de hoy. [8]

En la legislación alemana se refiere a los Vehículos Históricos como “Oldtimer”, ya que el AUDAC (club del automóvil y ANF alemán), así como, la legislación alemana diferencia entre dos tipos de clásicos: los “Youngtimer” entre los 20 y 30 años de antigüedad y los “Oldtimer” fabricados hace más de 30 años.

### **3.2.2 *Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

1. En caso de que el vehículo no tenga permiso de circulación en Alemania, necesitará obtenerlo. Es un proceso sencillo que conlleva realizar el registro en la administración y una inspección técnica general.

2. Llevar a cabo una inspección técnica específica para vehículos históricos. Consta de tres partes:

- Identificación exacta del modelo, comprobando el número de identificación del vehículo y el número de bastidor.
- Inspección técnica que comprueba la autenticidad de las piezas y que éstas no hayan sido modificadas. Así como que la apariencia del vehículo coincida con la original. También se verifica el correcto funcionamiento del vehículo.

Se comprueba si la información proporcionada coincide con la almacenada en la base de datos del registro.

3. Matriculación del vehículo. En Alemania un vehículo histórico se puede registrar de dos maneras según el uso al que se destine el vehículo.

PROCEDIMIENTOS DE MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS EN ALEMANIA	
Matrícula con distintivo “H”	Matrícula roja con distintivo “07”
Sólo se puede emplear en un vehículo	Se puede emplear en varios vehículos
No existen restricciones de uso	Prohibido su uso diario y aparcamiento en zona pública
Necesita de ITV	No necesita de ITV

**Tabla 2 Procedimiento de matriculación de vehículos históricos en Alemania**

La matrícula roja con distintivo “07” se destina a coches de competición o exposición, el uso de estos vehículos en vía pública está extremadamente restringido. Se limita a desplazamientos a rallies o convenciones, así como tests en caso de reparación del vehículo.

La matrícula con distintivo “H” no conlleva una restricción del uso del vehículo, aunque no se concibe como un vehículo de diario. Por ello, para poder matricular un vehículo histórico a nombre de un propietario es necesario poseer otro vehículo de diario.

Si el propietario del vehículo a matricular tiene algún tipo de deuda con la administración las autoridades de aprobación pueden no registrar su vehículo. [9]



### **3.2.3    *Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

A modo de **ventajas** cabe destacar:

- **Ahorro en las tasas:** Un coche histórico en Alemania paga 191 euros anuales en impuesto de circulación, un coche moderno medio paga entre 200 y 300 euros en función del motor. Para las motocicletas históricas el precio es de 46 euros anuales.
- **Restricciones de tráfico:** Los vehículos históricos pueden circular en áreas de tráfico restringido por contaminación.
- **ITV:** En el caso de matricular un vehículo histórico de exposición no es necesario realizar la inspección técnica.

Como **desventaja** tenemos principalmente el coste del proceso de matriculación. A pesar de que, en comparación con España, el coste administrativo de matriculación de un Vehículo histórico son 26,80 euros por 90 euros que cobra la Jefatura Provincial de Tráfico por este trámite. [10]

También podríamos considerar como desventaja las restricciones de uso, agravada por la necesidad de poseer un vehículo de diario. Sin embargo, coinciden bastante con las recomendaciones que dicta la FIVA para el uso correcto y conservación del vehículo histórico. El caso de la obligación de tener un vehículo de diario asegura que el vehículo histórico será empleado como un vehículo secundario y recreativo aunque supone un gasto extra y un trastorno para el propietario. Del mismo modo, es comprensible que los vehículos de exposición no puedan circular libremente ya que no tienen la obligación de pasar por el proceso de inspección técnica.

### **3.3. Andorra**

#### **3.3.1 Definición de Vehículo Histórico**

Conforme al artículo 165 del Código de Circulación [11], se consideran “vehículos antiguos” los automóviles que tengan una antigüedad de fabricación igual o superior a 25 años, cualquiera que sea la fecha de matriculación en Andorra o en el extranjero.

#### **3.3.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

La solicitud de matriculación de vehículos antiguos en el Registro de Vehículos del Gobierno debe ir acompañada de la siguiente documentación:

- Documento original de la factura de compra-venta del antiguo propietario a favor del importador, sellada por la Aduana.
- Documento original del certificado de matriculación que equivale a la carta amarilla. Si en este documento no figurase el año de fabricación, se debe solicitar un original del certificado de fabricación del vehículo o un documento equivalente entregado por el fabricante.
- Documento justificativo del pago del impuesto de mercancías indirecto (IMI), de acuerdo con lo que establecen las disposiciones vigentes en materia de importaciones de vehículos.
- Justificante del Fondo Andorrano de Garantía del Automóvil del seguro del vehículo con validez en Andorra por una duración mínima de un año.
- Certificado oficial del resultado favorable de la inspección técnica del vehículo realizada antes de la solicitud de matriculación.

Cuando la antigüedad del vehículo haga imposible la aportación de determinados documentos, pueden ser sustituidos por certificaciones, o documentos oficiales relativos al vehículo, entregados por las autoridades competentes del país exportador. En el supuesto de total ausencia de documentación del vehículo, el interesado deberá presentar una declaración jurada ante un notario que demuestre la propiedad del vehículo.

El Departamento de la Administración Pública revisará la documentación aportada por el solicitante y decidirá si el proceso de matriculación puede llevarse a cabo. No se podrán matricular los vehículos que no cumplan las condiciones de seguridad especificadas para cada tipo, así como los que hayan efectuado modificaciones o transformaciones no autorizadas.

La determinación de la clasificación del vehículo, previa a la matriculación, será efectuada por una comisión de la que formarán parte: El Consejero titular del Departamento de Industria y Transportes o una persona delegada, el Presidente del Automóvil Club de Andorra o una persona delegada, el Presidente del Comité Técnico del Museo del Automóvil y el Jefe de Servicio de la Inspección Técnica de Vehículos. Esta comisión o la Inspección Técnica de Vehículos podrá pedir para el vehículo, además de cumplir las condiciones de seguridad vial especificadas en el Código de Circulación, la instalación de medidas complementarias referentes a los sistemas de señalización y de iluminación u otros que se consideren necesarios. El cumplimiento de estas medidas será requisito indispensable para proceder a la entrega del Permiso de Circulación y la correspondiente inscripción en el registro con matrícula de vehículo antiguo.

Los vehículos antiguos deben llevar unas matrículas especiales que constan de un fondo rojo y letras y números negros. Con la inscripción en la parte superior, "vehículos antiguos", y en la parte inferior, "Principado de Andorra". A la izquierda de la placa consta el escudo del Principado. [12]

### **3.3.3 *Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Las **ventajas** a la hora de matricular un vehículo como histórico en Andorra están relacionadas, en su mayoría, con el apartado fiscal. Los vehículos históricos están exentos de abonar el impuesto de circulación. Asimismo, el Automóvil Club de Andorra o la Federación Andorrana de Automovilismo, tendrá que hacer la valoración del vehículo a efectos de determinar el importe del Impuesto Indirecto de Mercancías.

En cambio, las restricciones de circulación son considerablemente restrictivas. El permiso de circulación de los vehículos antiguos tiene validez únicamente a los efectos de su participación en exhibiciones, ferias, demostraciones, competiciones y otros eventos públicos autorizados exclusivamente para vehículos de esta naturaleza. En caso de circular por las vías públicas, el interesado debe entregar debidamente cumplimentado al Automóvil Club de Andorra, al menos tres días antes de la fecha de circulación, un ejemplar del documento denominado "Declaración de circulación de vehículos antiguos".

Los vehículos históricos que quieran circular deberán superar una inspección técnica anual. Obtenido un resultado favorable de la inspección, se entregará el distintivo de inspección técnica, que deberá llevarse en un lugar visible del vehículo. [12]

## **3.4. Austria**

### **3.4.1 Definición de Vehículo Histórico**

La Kraftfahrgesetz [13] (KFG), el código de circulación austriaco adopta directamente la definición de vehículo histórico que emplea la FIVA:

- Vehículo de, al menos, 30 años de antigüedad.
- Ha sido conservado de manera correcta desde un punto de vista histórico.
- No es utilizado como un medio de transporte diario.
- Se trata, por tanto, de una pieza de interés cultura y técnico.

### **3.4.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

Para la matriculación de un coche histórico se necesita, en principio, los mismos documentos que para cualquier otro vehículo (certificado de tipo o aprobación individual, prueba de posesión, informe de prueba § 57a)

La matriculación como vehículo histórico se puede realizar en el centro de pruebas competente del gobierno estatal. El proceso varía ligeramente de un estado federal a otro, dependiendo de si el vehículo ha sufrido algún cambio durante su vida útil. A continuación se describe el procedimiento básico:

1. Ponerse en contacto con un centro de inspección técnica. Se requiere una inspección técnica en un centro de pruebas autorizado (no es exactamente el mismo proceso en todos los estados federales).
2. En caso de que el vehículo ya no cumpla con la condición del permiso original. Por ejemplo, el cambio de dimensión del neumático. Se puede solicitar la opinión adicional de un experto También puede requerir un "Extracto de la lista de vehículos históricos".

3. Si el vehículo presenta un estado correcto y coincidente con el original, se procederá a su catalogación como histórico.

La ley contempla la posibilidad de matricular como histórico un vehículo que haya surgido cambios significativos como el caso de un cambio de motor. Podrá aprobarse como vehículo histórico si se demuestra que esta conversión fue realizada hace más de 30 años, se denomina “conversión histórica”. [14]

### ***3.4.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

La propia definición de vehículo histórico en Austria implica restricciones de uso. Aunque los requisitos para matricular un vehículo como histórico son menos exigentes gracias a que se permite la conversión histórica.

Existen exenciones para los vehículos históricos en el caso de restricciones de tráfico en áreas de alta concentración de polución.

Österreichischer Motor Veteranen Verband (OMVV, ANF austriaco) refleja en su página web la posibilidad de obtener pólizas de seguros específicas para vehículos históricos a precios inferiores a los estándares, aunque puntualiza que este aspecto no está regulado por ley, igual que en la mayoría de los países no se ha encontrado mención a exenciones fiscales o al respecto de la necesidad de realizar una inspección técnica al vehículo en cuestión. [14]

## **3.5. Bélgica**

### **3.5.1 Definición de Vehículo Histórico**

No fue hasta principios de 2018 que Bélgica actualizó su definición de vehículo histórico a los estándares europeos. Al tratarse de un estado federal, la región de Valonia sí que había aumentado la antigüedad mínima para un vehículo histórico a 30 años en 2015. En cambio, el resto del país se adaptó a la Directiva 2014/45/UE a principios de 2018. Anteriormente, en las regiones de Flandes y Bruselas Capital se seguían considerando como vehículo histórico aquellos matriculados hace 25 años o más. Es por tanto, que los vehículos que ya disponían del estatus de histórico con la antigua normativa lo mantienen a pesar de no llegar a la edad mínima de 30 años. De este punto en adelante sí que existe una legislación unificada en todo el país que cumple con la definición de la UE.

Asimismo, la ley belga recoge ciertos puntos de interés asociados al uso y transmisión de un vehículo histórico. Desde 2013 prohíbe que un vehículo histórico sea empleado con los siguientes fines:

- Uso comercial con fines comerciales o personales.
- Uso profesional con el fin de llevar a cabo una actividad profesional o llevar a cabo un negocio.
- Emplear el vehículo como medio de transporte diario.
- Emplear el vehículo como medio de transporte lucrativo.
- Emplear el vehículo como máquina o herramienta. [15]

### **3.5.2    *Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

1. Presentar el “Certificado de matriculación” del vehículo o en su defecto el “Certificado de demanda de matriculación” del vehículo. En caso de que el vehículo no esté matriculado en Bélgica será necesario rellenar un formulario y disponer del antiguo certificado de matriculación.
2. Presentar el “Certificado de Conformidad” si existiese para el vehículo en cuestión.
3. Realizar una revisión técnica específica para un “oldtimer” y solicitar una rematriculación del vehículo. En ese momento se le hará entrega de un formulario de matriculación.
4. Se deberá entregar este formulario a su compañía de seguros que se encargará de solicitar la matrícula para el vehículo. Por ley todos los vehículos históricos deben llevar la matrícula con el distintivo “O”. Este trámite tiene un coste de 30 euros.
5. Una vez recibida la nueva placa, se deberá enviar la antigua a través de una oficina de correos.

Adicionalmente, es necesario disponer de una ficha de identificación FIVA, en el caso de Bélgica es la Fédération Belge des Véhicules Anciens (FBVA) la que las administra como ANF. Aunque no es necesario pertenecer a un club adherido a la misma para conseguirla, su precio varía de 150 euros para miembros adheridos y 200 euros para aquellos que no pertenecen a la FBVA. [17]



### **3.5.3    *Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

En el caso de Bélgica, registrar el vehículo como histórico supone un gran ahorro anual. Empleamos el ejemplo de (Assurance en Belgique, 2019) para un vehículo de 28 años, 2800cc y 13 CV con una tasa de emisión de CO<sub>2</sub> de 190g/km.

Vehículo histórico: 35,10 euros de tasa anual de circulación

Vehículo no histórico: 590,90€de tasa anual de circulación + 500€de tasa Eco-Malus

Como podemos observar, al registrar un vehículo como histórico el propietario ahorra unos 1000 euros anuales, el impuesto de circulación es mucho más económico y está exento de pagar el impuesto Eco-Malus que se aplica a vehículos con tasas de emisiones de CO<sub>2</sub> superiores a 146 g/km.

Además, la inspección técnica para un vehículo histórico es menos exigente que la convencional y el propietario puede beneficiarse de pólizas de seguros más económicas y adaptadas a las necesidades de un vehículo histórico. [16]

La mayoría de **los inconvenientes** están relacionados con las restricciones de uso, como vemos en el punto 3.5.1 son bastante estrictas y concisas en este caso. Sin embargo, consideramos que buscan seguir las recomendaciones de la FIVA para una mejor conservación de los vehículos históricos y un uso responsable de los mismos.

## **3.6. Croacia**

### **3.6.1 *Definición de Vehículo Histórico***

Croacia reconoce la definición de vehículo histórico de la FIVA, en consonancia con la Directiva 2014/45/UE. Entiende un vehículo histórico como un vehículo con las siguientes características:

- Tiene, al menos, 30 años de antigüedad.
- Ha sido conservado de manera correcta desde un punto de vista histórico.
- No es utilizado como un medio de transporte diario.
- Se trata, por tanto, de una pieza de interés cultura y técnico. [18]

### **3.6.2 *Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

El procedimiento para el reconocimiento de un vehículo como histórico es el que se explica a continuación:

1. La validación de un vehículo incluye una revisión del vehículo y la documentación, determinación del origen, evaluación, calificación y categorización del vehículo, así como, sus partes y ensamblajes, de acuerdo con los originales.
2. El procedimiento de evaluación y clasificación se llevará a cabo por un organismo autorizado a nivel estatal, a solicitud del propietario del vehículo. El último organismo encargado de catalogar un vehículo como histórico es el Hrvatski Oldtimer Savez, miembro ANF de la FIVA.
3. La evaluación y clasificación de los vehículos se realiza de acuerdo a la edad, características técnicas y conservación del vehículo:

Según la edad, un vehículo está clasificado en una de las siguientes categorías:

- **Clase A – Pioneros:** Vehículos contruidos anteriores al 31 de diciembre de 1904.
- **Clase B – Veteranos:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1905 y el 31 diciembre 1918.
- **Clase C - Vintage:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero 1919 y el 31 de diciembre de 1930.
- **Clase D - Post-Vintage:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1931 y el 31 de diciembre de 1945.
- **Clase E - Post Guerra:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1946 y el 31 de diciembre de 1960.
- **Clase F:** Vehículos contruidos entre el 1 de enero de 1961 y el 31 de diciembre de 1970.
- **Clase G:** vehículos contruidos del 1 de enero de 1971 y el límite establecido por FIVA (más de 30 años).

Según las características técnicas, el vehículo se evalúa y clasifica en una de las siguientes categorías:

- **A:** De serie.
- **B:** Parcialmente modificado.
- **C:** Reproducciones y réplicas.
- **X:** Inadecuado.

Según el estado de conservación, el vehículo se evalúa y clasifica en una de las siguientes categorías:

- **1:** Original.
- **2:** Auténtico.
- **3:** Restaurado.
- **4:** Reconstruido.

4. A cada vehículo se le asignará un código en función de las categorías y en el orden: edad, características técnicas y estado de conservación. Desde AA1 hasta GX4. Una vez finalizado el proceso, un documento de identificación se expedirá para el vehículo en cuestión.

Los vehículos “veteranos” montarán unas matrículas específicas con el distintivo “PV”.  
[18]

### ***3.6.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Los vehículos históricos en Croacia están libres de todo tipo de impuestos. En caso de poseer un vehículo de más de 30 años pero que no haya sido catalogado como histórico, se deberá pagar un impuesto de circulación de 2.000 kunas anuales. [18]

No se ha encontrado mención al respecto de la obligación o frecuencia con la que los vehículos históricos deberán realizar una inspección técnica. Tampoco se han encontrado evidencias relativas a restricciones en el uso de los mismos.

## 3.7. Dinamarca

### 3.7.1 *Definición de Vehículo Histórico*

La legislación danesa establecía la antigüedad mínima para la consideración de un vehículo como histórico en 35 años. Sin embargo, a partir del 1 de enero de 2018 la ley cambió a una antigüedad mínima de 30 años con intención de adaptarse a la Directiva europea. Además, éste debe estar en un estado original y correcto en cuanto a su conservación. [19]

### 3.7.2 *Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico*

El reconocimiento de un vehículo como histórico debe hacerse en una oficina de inspección técnica. Una vez se haya realizado una inspección visual al vehículo, poniéndose en contacto con Motorhistorisk (ANF en Dinamarca) podremos obtener nuestra “Licencia para Veteranos” y un pasaporte FIVA. Finalmente, este cambio deberá ser comunicado al SKAT (ente público que controla la fiscalización en Dinamarca). [19]

### 3.7.3 *Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico*

Son múltiples las **ventajas** fiscales para vehículos clásicos, y aún más debido a la exigente política fiscal que existe en Dinamarca. Sin embargo, para beneficiarse de éstas a menudo no es necesario que el vehículo en cuestión esté catalogado como clásico, es suficiente con que el vehículo tenga más de 35 años. En caso de que el vehículo sea registrado como histórico se podrán acceder a estas ventajas a partir de los 30 años de antigüedad del mismo.

Tanto los vehículos históricos como aquellos de más de 35 años pueden beneficiarse de bonificaciones de un cuarto del importe correspondiente en el caso del impuesto sobre el peso. También recibirán una rebaja importante en el impuesto sobre el combustible. Este impuesto supone un coste de 6.000 coronas en el caso de que un vehículo exceda un consumo de 20km/l, para los vehículos históricos o de más de 35 años el impuesto a pagar se reduce a 1000coronas.

Asimismo, los vehículos de más de 35 años tendrán que superar una revisión cada 8 años, este régimen se aplica a los vehículos históricos pero tendrán que superar otra revisión al cumplir los 35 años de antigüedad. Las motocicletas no están obligadas a una inspección técnica en ningún caso.

Por otro lado, cualquier vehículo o pieza con 30 años está exento de pagar impuestos aduaneros en casa de importación o exportación.

En lo relativo a las compañías de seguros existen pólizas especiales a partir de los 25 años de antigüedad del vehículo (clásico) y más económicas aún a partir de los 35 años (veteranos). Algunas compañías de seguros exigen un certificado de Motorhistorisk.

## **3.8. Eslovenia**

### **3.8.1 Definición de Vehículo Histórico**

Basándose en el reglamento FIVA se emplea la siguiente definición de vehículo histórico: *“Un "vehículo histórico" impulsado mecánicamente, construido hace más de 30 años, se conserva en una condición históricamente correcta y es usado por una persona u organización debido a su importancia histórica y técnica, pero no se usa para el transporte diario.”* ("CENIK ZA IZDAJO IZKAZNICE O STARODOBNEM VOZILU SVS | CENIK", 2011)

### **3.8.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

El vehículo debe someterse a una revisión del Organismo de Inspección para la identificación y evaluación de la originalidad del mismo. Una vez superado el propietario podrá solicitar el "Informe de Clasificación para Vehículos Históricos" y la "Evaluación del Vehículo Antiguo". Estos dos últimos son emitidos por el “ZVEZA SLOVENSKIH DRUŠTEV LJUBITELJEV STARODOBNIH VOZIL” (SVS), miembro ANF de al FIVA en Eslovenia.

El procedimiento para la obtención del Informe y la Evaluación es el siguiente:

1. El candidato debe personarse en las oficinas de algún club miembro del SVS donde solicitará un Informe de Clasificación para Vehículos Históricos. Debe presentar un documento de identidad y el justificante de revisión emitido por el Organismo de Inspección.
2. El club en cuestión se pone en contacto con el Organismo de Inspección quien entrega la documentación completa sobre el vehículo al presidente de la Comisión Técnica de la SVS.

3. Después de verificar los datos y si el vehículo cumple con las condiciones, la Comisión Técnica del SVS emitirá el Informe al club que lo solicitó.

4. El candidato envía dicha documentación junto con una imagen del vehículo a la organización acreditada. De esta manera se emitirá también el Certificado del Vehículo Antiguo.

El Informe de Clasificación para Vehículos Históricos realiza una evaluación del vehículo según su estado de conservación, mantenimiento, originalidad e identidad. En función de estos parámetros se le asignará una categoría:

- **Categoría A – 1:** Un vehículo que cumple con las condiciones de la definición de vehículo histórico y alcanza una calificación según la Tabla de evaluación y la adquisición del Certificado de Alianza SVS (Anexo B de las Reglas) de 86 a 100 puntos
- **Categoría B – 2:** Un vehículo que cumple con las condiciones de la definición de vehículo anterior y alcanza una calificación de acuerdo con la Tabla para la evaluación y la adquisición de la Tarjeta de Alianza SVS de 61 a 85 puntos.
- **Categoría C – 3:** Un vehículo que cumpla con las condiciones de la definición del vehículo anterior y lo logre en la evaluación de acuerdo con la Tabla de evaluación y la adquisición de la Tarjeta de identidad de la Alianza SVS de 30 a 60 puntos. En esta categoría también se incluyen los vehículos modificados, por ejemplo los vehículos de competición.
- **Categoría C1:** Se incluye en esta categoría cualquier vehículo que no sea un automóvil o una motocicleta.
- **Categoría CX:** Los vehículos que no cumplen con los requisitos de la definición de vehículo clásico se clasifican en esta categoría. Porque se modificaron y, a pesar de tener más de 30 años no pueden clasificarse en la categoría "C".



En función de esta clasificación variará también el coste de los trámites burocráticos expuestos en este punto. La cuota de vehículo histórico debe renovarse cada 5 años, su precio oscila entre 30 y 50 euros para motocicletas, entre 40 y 60 euros para automóviles y tractores, y 240 euros para autobuses, camiones y autocaravanas. [20]

### ***3.8.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

No se han podido encontrar evidencias de ningún tipo de trato de favor por parte de la administración hacia los vehículos históricos. El único aspecto remarcable es la necesidad de que un vehículo sea reconocido como histórico para poder beneficiarse de una póliza de seguros específica para su clase.

## **3.9. Francia**

### **3.9.1 Definición de Vehículo Histórico**

La ley francesa define como “vehículo de colección” un vehículo de más de 30 años, fuera de producción y cuyas características originales no se han modificado. Una escueta definición que coincide bastante con la que maneja la Unión Europea. [21]

### **3.9.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

El documento que acredita un vehículo como histórico y permite su circulación es el “Certificat d'Immatriculation de Collection” (CIC), Certificado de Matriculación de Colección, en castellano. Este documento reemplaza la “Carta Gris” que hasta recientemente tenía esta misma función. El organismo encargado de expedir los CIC es la “Agence Nationale des Titres Sécurisés” (ANTS). Para obtener el CIC son necesarios los siguientes documentos:

- La antigua Carta Gris, si dispusiese de ella. En caso contrario, un documento que acredite el origen de la propiedad del vehículo.
- Para un vehículo con un peso bruto del vehículo menor o igual a 3,5 toneladas, un informe de inspección técnica de menos de 6 meses si el vehículo ya ha sido catalogado como histórico y se puso por primera vez en circulación después del 1 de enero de 1960 o no dispone aún del distintivo histórico.
- Certificación emitida por el fabricante o su representante en Francia, o por la “Fédération Française des Véhicules d'Époque” (FFVE)

Para conseguir la atestación de la Federación Francesa de Vehículos Antiguos es necesario rellenar un dossier online con información relativa al vehículo, así como, una inspección técnica posterior. Este documento certifica la edad del vehículo, que sus especificaciones actuales coinciden con las originales y la propiedad del vehículo.

Una vez aprobado el proceso por parte de la ANTS ésta otorgará al propietario de:

- Un número de dossier.
- Un justificante de la demanda del CIC
- Un Certificado de Matriculación Provisional (CIP), el cual permite al vehículo circular durante un mes hasta recibir el CIC. [22]

### **3.9.3    *Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Son numerosas las **ventajas** de las que pueden disfrutar los dueños de un vehículo histórico en Francia:

- La inspección técnica es menos estricta, no siendo obligatorio disponer de ciertos equipamientos que no se equipaban en la época de comercialización del vehículo (warnings, cinturones de seguridad, retrovisores, etc.). Además, no es necesario colocar el distintivo adhesivo que indica que se ha superado la inspección técnica en el parabrisas del vehículo. Por otro lado, la frecuencia con la que es necesario lleva a cabo dicha inspección disminuye. Para un vehículo de tara inferior a 3,5 toneladas la frecuencia pasa de 2 a 5 años. Finalmente, los vehículos históricos puestos en circulación antes del 1 de enero de 1960 así como los vehículos históricos de más de 3,5 toneladas no tienen obligación de realizar la inspección técnica obligatoria. Este punto no afecta a las motocicletas, ya que, a día de hoy, no es obligatorio que las motocicletas ni scooters pasen por un proceso de control técnico en Francia.
- Los “vehículos de colección” en Francia son parte del patrimonio nacional, pueden, entonces, lucir las matrículas de fondo negro y letras blancas originales, en caso de que el vehículo las utilizase antes del cambio de ley en 1993.
- El estatus de histórico convierte al vehículo en un objeto patrimonial en vez de un “vehículo de uso”, por tanto, excluye a los vehículos de cualquier procedimiento de

inmovilización a raíz de un accidente grave. No podrá restringirse la circulación del vehículo incluso si se decreta como vehículo muy dañado o siniestro total.

- Para los vehículos históricos no se requiere el certificado de conformidad (homologación). El CIC permite reducir las restricciones al registrar un vehículo nunca comercializado en Francia.

- En el apartado fiscal los vehículos históricos se benefician de numerosas ventajas en el país galo. En caso de adquirir un vehículo importado, no será necesario pagar la aduana, tan solo un 5,5% de IVA, por un 10% de aduana más 20% de IVA que habría que abonar en caso de que el vehículo no fuera de colección. Además, los vehículos de colección no se contabilizan a la hora de hacer el cálculo para aplicar el impuesto solidario sobre las grandes fortunas. [23]

- Finalmente, en cualquier caso el CIC permite al vehículo circular libremente por las carreteras francesas o del extranjero. Tampoco se verá afectado por las restricciones de tráfico debido a la contaminación en los grandes núcleos de población.

Al mismo tiempo, existentes ciertos **inconvenientes** a la hora de registrar un vehículo como histórico:

- Un vehículo de colección no podrá ser empleado con fines comerciales, ya sea para transporte de personas o mercancías.

- El proceso burocrático de matriculación de un vehículo histórico es complejo y algunos documentos suplementarios pueden ser demandados. La expedición de los mismos podría demorarse, por lo que es un proceso que puede dilatarse en el tiempo.

- Una vez obtenemos el CIC es prácticamente imposible recuperar el permiso de circulación estándar. Conllevaría un costoso y largo proceso que requeriría que el vehículo en cuestión cumpliera todas las normativas en vigor, algo complicado para un vehículo de tal antigüedad.

- Existe una tasa de plusvalía en caso de cesión del vehículo. Esta tasa se aplica a la diferencia entre el precio de compra y venta del vehículo restando los gastos de trabajos de restauración que se hayan realizado al vehículo durante la posesión del mismo. No se aplicaría en caso de que la venta no supere los 5000 euros, el vehículo haya pertenecido al propietario durante más de 22 años o la venta se efectúe a un museo dependiente del Ministerio de Cultura. A la hora del pago de la tasa de plusvalía se descontará un 5% del valor de la tasa por año de posesión del vehículo. De esta suma el montante a pagar al heraldo público será un 34,5% de este valor.

En caso de que el vendedor no pueda demostrar el valor de adquisición del vehículo o prefiera no pagar la tasa de plusvalía se aplicará un impuesto del 6,5% sobre el precio de venta. En el ejemplo a continuación se explica mejor:

*“Compra de un Porsche 356 a 20,000 euros en 2005. 50,000 euros de costes de restauración justificables. Venta por 100,000 euros en 2015. La ganancia total ( $100,000 - 20,000 - 50,000 = 30,000$ ) se le aplica un descuento del 50% (posesión por 10 años). Impuesto de 30.000 al 50% = 15.000 euros de ganancias totales al 34,5% lo que serían 5.175 euros de tasa o impuesto fijo al 6,5% del valor de venta, es decir, 6.500 euros.”* ("La fiscalité des voitures de collection -", 2015)

## **3.10. Grecia**

### ***3.10.1 Definición de Vehículo Histórico***

El Gobierno griego considera como vehículo histórico aquel que tenga una antigüedad igual o superior a 30 años y disponga de una tarjeta de identificación expedida por la FIVA o FIA.

### ***3.10.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Para poder registrar un vehículo como histórico en Grecia será necesario obtener una tarjeta de identificación FIVA o FIA. Las tarjetas FIVA se consiguen a través del club “Philpa”, ellos trabajan como ANF y son la máxima autoridad FIVA en el país. Trabajan con vehículos históricos enfocados al ocio y la exposición. El procedimiento para obtener una tarjeta de identificación FIVA consiste en la presentación de documentación que acredite al dueño como tal y la originalidad y procedencia del vehículo. También se llevará a cabo una inspección técnica del vehículo en un taller acreditado por Philpa en la que se comprobará que el estado del vehículo coincide con la documentación aportada, así como el correcto estado de conservación y funcionamiento del mismo. Los requisitos para la obtención de un pasaporte FIVA están recogidos en el Anexo A

En el caso que el vehículo se trate de un vehículo destinado a la competición el propietario deberá dirigirse a la Federación de Deportes de Motor de Grecia (OMEGA). Que realizarán un procedimiento parecido al de FIVA y expedirán una tarjeta ID en caso de que el procedimiento sea favorable.

Existen 3 maneras de matricular un vehículo histórico:

1. Mantener la matrícula original, en cuyo caso al vehículo mantendrá un tratamiento muy similar a un vehículo no histórico.
2. Philpa distribuye matrículas propias a sus miembros. Éstas sustituyen a la matrícula anterior pero solo permiten circular al vehículo en eventos organizados por la propia federación. En este caso no será necesario el pago del impuesto de circulación ni la ITV.
3. Si se trata de un vehículo de competición utilizado únicamente en eventos y carreteras privadas no es necesario que el vehículo cuente con una matrícula. En este caso se le exime de todo pago y procedimiento administrativo.

### ***3.10.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Para poder beneficiarse de las ventajas fiscales en el país será necesario renunciar a cualquier tipo de libertad de conducción del vehículo, ya que sólo podrá ser empleado en eventos organizados por Philpa u OMEGA. En caso de que el vehículo mantenga su matrícula original no tenemos constancia de ninguna concesión por parte del estado que pueda beneficiar a su propietario.

Los vehículos de competición o los asociados a Philpa están sometidos a unas exentas restricciones de tráfico como se comenta en el punto anterior.

## **3.11. Irlanda**

### ***3.11.1 Definición de Vehículo Histórico***

Se emplea una definición acorde a la de la UE:

- Fue fabricado o matriculado por primera vez hace 30 años o más.
- Su tipo específico se dejó de producir en el país miembro en cuestión o en la totalidad de la Unión Europea.
- El ejemplar en cuestión permanece en su estado original y, desde un punto de vista histórico, correcto. No habiendo modificado de forma sustancial las características técnicas del vehículo ni sus componentes principales.

### ***3.11.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Al igual que en el Reino Unido, caso que explicaremos posteriormente, el estatus histórico de un vehículo es una calificación a nivel burocrático que concede ciertas ventajas fiscales a su propietario. En los últimos años en Irlanda ha existido un gran debate acerca de los estándares técnicos que debía cumplir un vehículo histórico, con la intención de buscar un modelo legislativo en consonancia con las reglamentaciones europeas. Para establecer el nuevo marco legal se realizó una consulta abierta a los miembros de los distintos clubes de históricos asociados al Irish Veteran and Vintage Car Club, miembro ANF de la FIVA en Irlanda. Finalmente, se fijaron unos estándares mínimos en los distintos aspectos de un vehículo: Identificación, frenada, dirección, visibilidad, iluminación y equipamiento eléctrico, ejes, ruedas y suspensiones, chasis, elementos de seguridad y emisiones de gases y ruidos. Esta ley solo afecta a los automóviles, las motocicletas aún siguen desamparadas por la legislación.



Para que un automóvil pueda aprovecharse de las ventajas que le corresponden como histórico debemos registrarlo en la plataforma online del Departamento de Transportes. Para darse de alta se demandará el Número de Registro del Vehículo, el PIN, una tarjeta de crédito y una póliza de seguro en regla. Trámites realmente sencillos en comparación con los necesarios para el registro de un vehículo histórico en la mayoría de los países. [25]

### ***3.11.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

De acuerdo a la reciente legislación emanada de la consulta popular, los vehículos entre 30 y 40 años deben pasar una revisión técnica cada dos años. Mientras que los vehículos de más de 40 años estarán exentos de este trámite. Siempre y cuando estos automóviles no se empleen para uso profesional, en cualquiera de los dos casos. [26] Se define como uso profesional el transporte de mercancías o personas con una intención lucrativa. Lo que restringe en cierto modo el uso del vehículo. En el caso de los camiones, éstos tendrán que seguir el régimen de inspecciones técnicas estándar por motivos de seguridad en carretera.

El impuesto de circulación para vehículos históricos es más barato que para un coche convencional. Cualquier vehículo de más de 30 años pagará un impuesto de 56 euros anuales por circular, independientemente de la capacidad del motor.

Todo vehículo debe estar asegurado. Sin embargo, existen pólizas especiales para vehículos históricos para los clientes interesados. Además, como viene expuesto en el punto anterior, la póliza en vigor se nos solicitará al registrar el automóvil en la web del Departamento de Transporte.

## **3.12. Italia**

### **3.12.1 Definición de Vehículo Histórico**

En Italia se distinguen dos tipos de vehículos con reconocido carácter histórico. Los vehículos de época y los vehículos históricos.

De acuerdo con el Codice della Strada, artículo 60, punto 2 se define como vehículo de época: *“Los vehículos motorizados y dados de baja en el Pubblico Registro Automobilistico (PRA) pueden incluirse en la categoría de vehículos de época si están destinados a su conservación en museos o locales públicos y privados, con el fin de salvaguardar el original. Mantienen las características técnicas específicas del fabricante, y que no son adecuadas en los requisitos, en los dispositivos y en el equipo a las prescripciones actuales establecidas para la admisión a circulación. Estos vehículos se incluyen en una lista especial en el Centro Histórico del Departamento para el Transporte Terrestre”*

En cambio, se considera un vehículo histórico: *“Todas las motocicletas y vehículos motorizados de interés histórico y de colección incluyen todos los que se enumeran en uno de los siguientes registros: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, italiano Alfa Romeo o Storico FMI.”* (Codice della Strada, art 60.3) Los vehículos pueden formar parte de un registro histórico a partir de los 20 años de edad. [27]

### **3.12.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

Como se expone en el punto anterior, existen dos tipos de vehículos de relevancia histórica.

Los vehículos considerados de época son vehículos con un cierto valor histórico, acreditado por el Centro Histórico del Departamento para el Transporte Terrestre. Estos vehículos ya no se consideran adecuados para el tráfico rodado debido a sus características de construcción, normalmente se tratan de vehículos Clase “D” FIVA y

anteriores. Estos vehículos son, por tanto, dados de baja para su circulación en el Publico Registro Automobilistico (PRA). No son aptos para la circulación libre, tan sólo podrán hacerlo con motivo de eventos específicos o reuniones autorizadas, limitadas al área de la ubicación y los itinerarios para los eventos o reuniones. Para este propósito, los vehículos, para poder circular, deben contar con una autorización especial expedida por la oficina competente del Departamento de Transporte Terrestre. En ella se incluye la ubicación del evento o reunión y la lista detallada de los vehículos participantes. En rallies del estilo la Mille Miglia podemos ver numerosos vehículos de este estilo.

En el caso de los vehículos históricos, éstos deben tener más de 20 años de edad y estar recogidos en algún archivo de vehículos históricos oficiales. [29] Se utilizará como fecha cero para el vehículo su fecha de construcción. Ésta se define como el momento de primera matriculación en Italia u otro estado, a no ser que exista evidencia de lo contrario. Existen excepciones en el que se han dado de alta como históricos, vehículos fuera de estos registros ya que provenían de otros mercados extranjeros, aunque se trata un proceso mucho más complicado y tedioso. En el caso que el vehículo no se encuentre registrado sería necesario un informe FIVA que acredite la procedencia y originalidad de dicho vehículo. Como dicta el Código della Strada “*Los vehículos de interés histórico o cobrable pueden circular en las carreteras siempre que cumplan con los requisitos para este tipo de vehículo, determinados por el reglamento.*” (Codice della Strada, art 60.4) Este tipo de vehículos no tienen restringida su circulación y deben, por tanto, cumplir con el código de circulación. Antiguamente, todos los vehículos históricos recibían el sello histórico, el cual les eximía de pagar el impuesto de circulación. Sin embargo, la Ley de Estabilidad de 2015 modificó este aspecto y tan sólo los vehículos de más de 30 años reciben el sello histórico, por norma general, que permite no pagar el impuesto de circulación. No obstante, esto no es así en todo el país y aún existen regiones donde también se otorga el sello histórico a vehículos de edades comprendidas entre los 20 y los 29 años de antigüedad.

### ***3.12.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Los vehículos de época, al no poder circular libremente, están libres de obligación de superar inspecciones técnicas, así como de estar asegurados. También están libres de todo tipo de impuesto de circulación o contaminación. Si se quiere disponer del vehículo de época en actos y demostraciones deberá pasar una revisión en un centro especializado cada 5 años y disponer de un seguro que cubra cualquier percance durante la duración del evento. Cualquier persona que circule con este tipo de vehículos como si de uno convencional se tratase se enfrentará a una sanción administrativa del pago de un importe de 84 euros a 335 euros en el caso de un automóvil, o de 41 euros a 168 euros en el caso de una motocicleta.

Los automóviles históricos de más de 30 años (sello histórico) pagarán un impuesto de circulación especial (30 euros para los automóviles y 20 euros las motocicletas). Los vehículos históricos que circulan libremente deben seguir el régimen habitual de revisiones (cada 2 años), en caso de que el vehículo sea anterior a 1960, éstas se llevarán a cabo en un taller especializado. [28]

Los vehículos históricos podrán circular libremente en las áreas de tráfico restringido en caso de altos niveles de contaminación.

La mayoría de las compañías de seguros para vehículos históricos requieren un certificado emitido por el Automotoclub Storico Italiano (ANF de la FIVA en Italia).

### **3.13. Luxemburgo**

#### **3.13.1 Definición de Vehículo Histórico**

*“Cualquier vehículo de carretera sujeto a matriculación:*

*(1) Cuya fecha de la primera puesta en servicio se remonta a al menos 30 años.*

*(2) Cuyo tipo ya no se produce.*

*(3) Que se mantienen en el estado original, sin ninguna modificación esencial asignada a sus componentes principales.” (SNCA, 2015)*

#### **3.13.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

Para que un vehículo de carretera sea clasificado como un vehículo histórico, éste debe ser considerado como parte del patrimonio cultural automovilístico, es por eso que su aspecto externo e interno debe corresponder con el que tenía en el momento de su fabricación y uso durante los doce primeros años. Cualquier modificación del vehículo debe, si es necesario, “emanar del tiempo contemporáneo” , es decir, que cualquier modificación realizada al vehículo podrá haberse realizado durante el período normal de uso del vehículo (12 años) debido a que el tipo de componentes y materiales usados ya existían en ese momento. Los componentes técnicos principales del vehículo deben corresponder al original o haber sido reemplazados por componentes contemporáneos.

En ningún caso, la adición o adaptación de un componente o equipo debe cambiar ni obstaculizar el aspecto original del vehículo. Una modificación realizada por el fabricante del vehículo puede considerarse como contemporánea, a pesar de que este cambio se produzca posteriormente al periodo de “uso normal” (12 años). Una modificación que no realizada durante el período normal de uso de un vehículo, pero que se realizó hace más de treinta años, también se considera como contemporánea.

El procedimiento para matricular un vehículo como histórico es el siguiente:

1. Solicitar una cita vía online en la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA), organismo público encargado de la catalogación de vehículos históricos.
2. Personarse en la SNCA con el vehículo en cuestión, junto con un informe reciente acerca del estado y originalidad del vehículo emitido por la propia SNCA o un taller autorizado y, si se dispone cualquier documento que acredite el pasado histórico del vehículo.
3. La SNCA analizará la información y el vehículo y se pondrá en contacto con el propietario para dar su veredicto, en caso afirmativo se le otorgará la distinción de histórico al vehículo. [31]

### ***3.13.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Sorprende que en Luxemburgo el impuesto de circulación para un coche histórico sea mayor que para uno moderno, aunque se trate de cantidades muy bajas en ambos casos. Entre 5 y 15 euros aproximadamente para un coche convencional y 25 para uno histórico. En el caso de las motocicletas es al contrario, el impuesto de circulación para una motocicleta histórica es de 15 euros. Las motocicletas no históricas de 125 cm<sup>3</sup> o menor cilindrada están exentas de este impuesto, el resto varían de 20 a 7 euros, aproximadamente. En el caso que el vehículo histórico sea anterior a 1950 sí que está completamente exento de este impuesto. [32]

Las ventajas específicas para los vehículos históricos no son muy numerosas, sin embargo, Luxemburgo es un país con una fiscalidad bastante menos fuerte que la mayoría de los países europeos. Impuestos como el impuesto a la plusvalía que existe en Francia, no existe en Luxemburgo, o el caso de la tasa de puesta en circulación que existe en Bélgica y puede llegar hasta los 5000 euros tampoco se aplica en el país.

Al igual que en el resto de los estados existen pólizas de seguros específicas para históricos, como las que oferta el Club del Automóvil de Luxemburgo. Es curioso, que al tratarse Luxemburgo de un país tan pequeño, la póliza incluye cobertura en carreteras extranjeras cercanas a las fronteras del país, concretamente un radio de 150kms.

## **3.14. Malta**

### ***3.14.1 Definición de Vehículo Histórico***

Se considera un “vehículo de época” un vehículo auténtico y original de treinta años de edad o más (a partir de la fecha de fabricación). Dicha edad debe ser certificada por el Vintage Vehicle Classification Committee, el cual, certifica que se mantiene en un estado lo más cercano posible al original, tal y como fue producido por el fabricante, y que respeta el espíritu del clásico y preservación de vehículos de época. [33]

### ***3.14.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Una vez comprobado que nuestro vehículo cumple las reglamentaciones técnicas del “Land Transport Directorate” especificadas en el documento “Policy Guidelines Used for the Classification of Vintage Vehicles” podremos iniciar el proceso de matriculación como vehículo histórico.

Si el vehículo está registrado en Malta es necesario rellenar el formulario VEH15, con información relevante a las características del vehículo, 8 fotografías y realizar un pago por los costes administrativos de 50 euros.

Si el vehículo ha sido importado y aún no está registrado en Malta habrá que realizar más trámites burocráticos adicionales para poder inscribir el vehículo y pagar la tasa de registro. Ésta oscila entre el 20% y el 40% del valor del vehículo, a excepción de las motocicletas de menos de 250cc o vehículos de más de 50 años, que no pagan esta tasa. También es necesario realizar una inspección técnica, la cual tiene un coste de 50 euros.

Las placas de un vehículo histórico son blancas con caracteres verdes, hechas en material reflectante. El canon por la sustitución de las placas de vehículos de época será de 17,50 € por placa. Si, por alguna razón, la categoría del vehículo se cambia a no histórico, la placa deberá volver a ser sustituida por una convencional.



En cualquier momento el Vintage Vehicle Classification Committee puede requerir información adicional acerca del vehículo o solicitar una inspección con la intención de aprobar o rechazar la certificación de vehículo histórico. Las revisiones son obligatorias y deben realizarse en el caso de que el Vintage Vehicle Classification Committee nos lo reclame, el proceso de selección para revisiones técnicas se realiza al azar. Estas revisiones no tienen coste alguno para el propietario. [33]

### ***3.14.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Todos los vehículos históricos están exentos del pago del impuesto de circulación. No obstante, al renovar la licencia de circulación del vehículo, se cobrará una tasa administrativa de 8 euros.

Al igual que en la mayoría de los países existen pólizas de seguros con ventajas para los vehículos de época. [33]

## **3.15. Noruega**

### ***3.15.1 Definición de Vehículo Histórico***

Según la Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales, un vehículo se reconoce como un vehículo histórico desde que se cumplen 30 años de la primera matriculación del mismo en Noruega o en el extranjero. La Administración de Carreteras Públicas de Noruega emplea la misma definición para los vehículos “veteranos”. Aparentemente no existe diferencia entre el vehículo histórico y el veterano. Los vehículos históricos se consideran como una clasificación técnica específica tal y como se muestra en la documentación del vehículo. Sin embargo, en la propuesta de consulta del 14.08.2015, a los vehículos veteranos se les da una definición adicional. A la definición original se añade, “*vehículos que son dignos de ser conservados*”, como se indica en la sección 1.9 de las Regulaciones de Vehículos. En este documento oficial se presenta una lista de vehículos dignos de conservación. [34]

### ***3.15.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Existe un gran debate entre Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK), el miembro ANF de la FIVA y las instituciones gubernamentales. Por un lado, la Dirección de Aduanas e Impuestos Especiales reconoce un vehículo histórico como aquel con una antigüedad superior a 30 pero no aplica exenciones fiscales ni admite cambios en las exigencias de las revisiones técnicas hasta que el mismo no tenga una antigüedad superior a 50 años. No obstante, la Administración de Carreteras Públicas de Noruega opta por sólo admitir como históricos ciertos modelos emblemáticos. Esta segunda institución tiene potestad para restringir o limitar la circulación. Es por tanto que LMK reclama un cambio legislativo en este aspecto ya que la legislación ni siquiera contempla medidas retroactivas en el caso de los vehículos que no considera históricos, es decir, todo vehículo debe cumplir la ley en vigor aunque ésta haya sido modificada desde su fabricación. Por ejemplo, un automóvil que se fabricó sin luz central de freno no podrá circular sin ella aunque el coche originalmente fuese concebido así. La LMK

entiende que estas medidas terminarían dejando a numerosos vehículos de época inutilizables.

Para poder inscribir el vehículo como histórico se debe comprobar que el vehículo en cuestión cumple con la definición manejada por cada organización y ponerse en contacto con ellos, adjuntando información que acredite el carácter histórico del vehículo para poder registrarlo como tal. [34]

### ***3.15.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Como se explica en el punto anterior, existen ventajas fiscales y exenciones a la hora de realizar inspecciones técnicas al vehículo para históricos de más de 50 años. Además, observando la deriva legislativa, la única manera de poder continuar circulando con ciertos vehículos de época será registrándolo como histórico, siempre y cuando cumpla los estrictos estándares fijados por la Administración de Carreteras Públicas de Noruega.

Por otra parte, existen pólizas especiales para vehículos antiguos (30 años de antigüedad en adelante). Muchas aseguradoras trabajan con LMK y para poder acceder a sus pólizas deben tramitarle un pasaporte FIVA. Las condiciones para obtener un pasaporte FIVA se incluyen en el Anexo A. [34]

## **3.16. Países Bajos**

### ***3.16.1 Definición de Vehículo Histórico***

La Ley de Patrimonio establece que un vehículo histórico debe tener al menos 30 años, debe hallarse en un estado lo más original posible, mantenerse de una manera históricamente responsable y no ser utilizado como medio de transporte diario. Estas características definen y evitan la confusión entre el patrimonio móvil reconocido y los vehículos antiguos. [35]

### ***3.16.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

La máxima autoridad en esta materia es Dienst Wegverkeer (RDW), en castellano, Servicio de Tránsito Vial. Se encarga de la supervisión y control del estado técnico de los vehículos con respecto a los requisitos de seguridad y medioambientales, así como el registro, y emisión de documentos. Esta organización es la encargada de catalogar un vehículo como histórico basándose en la definición de vehículo histórico expuesta en el punto anterior. Sin embargo, no ha sido posible encontrar información acerca del proceso exacto para conseguir el distintivo histórico. [35]

### ***3.16.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Numerosas son las conquistas de la Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC), ANF en Países Bajos, por el bien del patrimonio histórico móvil. Para poder acceder a estos beneficios, el vehículo deberá ser matriculado como histórico. A continuación se enumeran las más destacables:

- **Los requisitos del vehículo no son retroactivos.** Es decir; si un vehículo originalmente no poseía algún artilugio a día de hoy indispensable, como el caso de los airbags o cinturones de seguridad, podrá circular sin la posesión de los mismos.

- **Placas clásicas.** Los vehículos históricos con una Fecha de Puesta en Circulación (DET), en cualquier parte del mundo, anterior a 1978 pueden llevar placas azules y el RDW será el encargado de suministrarlas.
- **Exención fiscal.** Anteriormente los vehículos de 25 años en adelante podían beneficiarse de la exención fiscal. En 2014 se modificó esta ley y actualmente están exentos los vehículos históricos de más de 40 años.
- **Requisitos para el seguro de históricos.** El FEHAC ha formulado 10 requisitos que debe cumplir una buena póliza de seguro para automóviles antiguos y que es seguida por los especialistas en automóviles antiguos más importantes.
- **Organizaciones de eventos.** En caso de asistencia a un evento un vehículo histórico podrá circular sin elementos de iluminación ni una MOT en regla. No obstante, sí deberá tener un seguro de responsabilidad civil en regla.
- **Ley de Patrimonio 2016.** La Ley de Patrimonio reconoce explícitamente el patrimonio móvil en la carretera.
- **Zonas medioambientales.** Los ciclomotores históricos ya pueden circular libremente por las zonas restringidas al tráfico por motivos medioambientales, en el caso del resto de los vehículos FEHAC aún se encuentra en negociaciones. [36]

## 3.17. Portugal

### 3.17.1 Definición de Vehículo Histórico

*“Vehículo considerado de interés histórico, mediante declaración emitida por entidades de utilidad pública, cuyos estatutos prevean el ejercicio de actividades relativas a vehículos, reconocidas por el IMT, IP, y que cumpla todas las condiciones siguientes:*

- i) ha sido fabricado o matriculado por primera vez hace al menos 30 años;*
- ii) su modelo específico, tal como se define en la legislación aplicable de la Unión o Nacional, ya no se fabrica;*
- iii) es objeto de conservación histórica y se mantiene en su estado original y las características técnicas de sus componentes principales no han sufrido cambios significativos.”* (Decreto-lei 144/2017)

### 3.17.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico

La ley portuguesa se centra en el estado del vehículo para poder catalogarlo como histórico. Las condiciones necesarias para que un vehículo automóvil pueda ser catalogado como histórico se recogen en el “Certificado de Vehículo Histórico” y se exponen a continuación:

**Documentación:** Sólo podrá considerarse un vehículo antiguo aquel que haya alcanzado la edad mínima permitida en el código FIVA técnico vigente antes del primer día del año en curso en el que tendrá que estar registrado a nombre de un socio de algún club de históricos. Todas las características y números identificativos especificadas en el dossier de candidatura deberán coincidir con el vehículo.

**Carrocería:** Deberá estar en su forma original sin ningún tipo de cambios. La pintura, vidrio, gomas y, en caso de tratarse de un descapotable, la capota, deben estar en

perfectas condiciones. El limpiaparabrisas debe funcionar correctamente, las escobillas deben estar en buen estado.

**Chasis:** Deberá estar en buen estado estructural, el número debe ser localizable y visible.

**Interiores:** Los tapizados, si son originales, deben estar en buen estado, sin ningún daño además del desgaste normal provocado por el uso. En el caso de ser restaurados, deberán utilizarse materiales idénticos sin cambiar el diseño o la forma.

**Instrumentación:** Tendrá que ser original y funcionar correctamente. Todos los extras, tales como radios o cualquier tipo de manómetros, deben ser de la época y estar montados sin dañar o alterar las estructuras originales.

**Espejos:** Es obligatorio un espejo interior y un exterior del lado izquierdo, debiendo ambos ser de la época.

**Iluminación e instalación eléctrica:** Todos los faros tendrán que ser de la época y presentarse en buen estado. Todo el sistema de iluminación tendrá que funcionar debidamente y con suficiente intensidad. Todos los cables y accesorios deben presentarse limpios y en buen estado.

**Ruedas:** Las llantas deben ser las originales, con excepción en los vehículos de competición, que no es necesario que sean originales pero sí de época. Tendrán que tener los tapones y aros originales y en buen estado. Los neumáticos tienen que estar en buen estado y ser los cuatro iguales. Su medida deberá ser la que consta en las especificaciones del vehículo. No podrá cambiar el lugar de la rueda de repuesto.

**Frenos:** El sistema de frenado debe presentarse en perfectas condiciones de funcionamiento y eficiencia. Las capas de goma de los pedales deben estar en buen estado y los pedales sin holguras excesivas.

**Dirección:** No puede tener holgura más allá de la normal para el vehículo en cuestión. El volante tendrá que ser el original

**Suspensión:** La amortiguación tendrá que ser correcta y los amortiguadores, cuando sean reemplazados, deberán ser del mismo tipo de los originales.

**Escape y Motor:** El motor debe estar en buen estado de funcionamiento, sin golpes ni fugas de aceite. Todas sus piezas deben ser originales, en la medida de lo posible, y nada podrá alterar sus características de la época. Debe presentarse limpio y en su color de origen. Los números de identificación deben estar visibles. Todo el sistema de escape ha de estar en buen estado y sin cambios, el coche no debe humear excesivamente.

**Transmisión:** Deberá ser el sistema original y funcionar correctamente.

Cualquier cambio a estos parámetros definidos, deberá ser analizado caso por caso por el Consejo Técnico del Club Portugués de Automóveis Antigos (CPAA). [39]

### **3.17.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico**

El Decreto-Ley 144/2017 establece los vehículos con más de 30 años y certificado de vehículo histórico están exentos de la inspección anual. Sin embargo, para poder beneficiarse de la exención del impuesto de circulación el vehículo debe estar destinado a coleccionismo: *“Quedarán exentos del Impuesto Único de Circulación (IUC) automóviles y motocicletas que, con más de 20 años y que constituyan piezas de museos públicos, sólo ocasionalmente sean objeto de uso y no efectúen desplazamientos anuales superiores a 500 kilómetros.”* (Ley nº 83-C / 2013)

Existen seguros especiales para este tipo de vehículos, a través del propio CPAA puede tramitarse.



## **3.18. Reino Unido**

### ***3.18.1 Definición de Vehículo Histórico***

En Reino Unido el concepto de vehículo histórico gira en torno a la obligación del vehículo a pasar la inspección técnica de vehículos (en inglés MOT) y pagar el impuesto de circulación. La ley dicta que un vehículo está exento de pasar la MOT y pagar el impuesto de circulación siempre y cuando el vehículo fuese puesto en circulación hace más de 40 años y no haya sufrido “cambios sustanciales” en los últimos 30 años. También se eximen los vehículos registrados antes de 1960. En estos casos el vehículo se considera de interés histórico y por ello se le conceden estas excepciones. De cualquier manera estos vehículos deben seguir siendo capaces de circular de manera segura por carretera y será responsabilidad del propietario que esto así sea. Por tanto, el Gobierno recomienda realizar revisiones al vehículo de manera voluntaria. [41]

### ***3.18.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Como se comenta en el apartado anterior, debe haber sido puesto en circulación hace más de 40 años y no sufrir “cambios sustanciales” en los últimos 30 años para poder ser considerado histórico y, como tal, beneficiarse de las ventajas fiscales que esto supone.

Cualquier cambio que no siga estos parámetros se considera un “cambio sustancial”:

*“-Cambios con la intención de preservar un vehículo porque las piezas de tipo original ya no están razonablemente disponibles.*

*-Cualquier cambio que se puede demostrar que se realizaron cuando los vehículos del tipo estaban en producción o dentro de los 10 años posteriores al final de la producción.*

*-Los ejes y el tren de rodaje se han cambiado para mejorar la eficiencia, la seguridad o el rendimiento medioambiental.*

- *Cambios realizados a vehículos que se usaron anteriormente como vehículos comerciales, y puede probar que los cambios se hicieron durante el período en el que el vehículo se usó comercialmente.*" ("Historic (classic) vehicles: MOT exemption criteria", 2019)

El proceso para registrar un vehículo como histórico es el siguiente:

1. Asegurarse que el vehículo cumple los requisitos de autenticidad y edad expuestos anteriormente, para realizar este paso normalmente necesitará asesoramiento de una entidad especializada en vehículos de época

2. Realizar la declaración de exención. Para ello debe dirigirse a una oficina de correos con la siguiente documentación:

- El libro de registro.

- Un certificado MOT en regla o un formulario de exención V112 MOT completo.

-La carta de recordatorio de impuestos.

3. La administración le comunicará el veredicto al propietario. [41]

### ***3.18.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Como ya hemos explicado anteriormente, en Reino Unido el proceso de matriculación como histórico es un trámite burocrático para conseguir evitar pagar el impuesto de circulación y realizar la MOT. A pesar de no ser obligatoria la MOT para vehículos históricos, es responsabilidad del propietario mantener el vehículo en unas condiciones óptimas para su uso. Un vehículo que pueda poner en peligro la seguridad vial puede ser multado hasta con 2.500 libras y 3 puntos del carnet de conducir.

La exención del impuesto de circulación es una **ventaja** considerable. En UK los vehículos con un motor inferior a 1549cc pagan 145 libras al año, los motores de cilindrada superior pagan 230 libras al año. Además a esto hay que sumarle un extra por emisiones que varía desde cero para los coches que emiten menos de 100g/km de CO<sub>2</sub> hasta 505 libras para los que superan los 255g/km de CO<sub>2</sub>. Un clásico americano V8 pagaría unas 700 libras anuales, por lo que es un ahorro considerable. [40]

Asimismo, los vehículos considerados de interés histórico pueden montar placas negras y plateadas que lucían los vehículos de antaño.

Los vehículos históricos podrán circular libremente en las áreas de tráfico restringido en caso de altos niveles de contaminación.

A modo de **desventaja** podemos destacar la inhabilitación de los vehículos históricos para fines comerciales y, el hecho de que, a pesar de no tener que pagar el impuesto de circulación sí que tienen que estar asegurados. Aunque existen pólizas de seguros especiales para estos casos.

## **3.19. Rumanía**

### ***3.19.1 Definición de Vehículo Histórico***

Según la normativa rumana, se considera vehículo histórico un vehículo de motor cuyo modelo se encuentra fuera de producción y fue fabricado hace 30 años o más. El coche puede encontrarse en estado original o reconstruido, siempre y cuando para su restauración se empleasen piezas originales. [42]

La regulación data de 2005, no ha sido necesaria una modificación desde entonces, puesto que cumple los requisitos de la Directiva 2014/45/UE.

### ***3.19.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico***

Para la catalogación de un vehículo como histórico será necesario que éste cuente con una Atestación de Vehículo Histórico emitida por el Retromobil Club Romania (miembro ANF de FIVA en Rumanía). Las condiciones para matricular un coche como vehículo histórico son por tanto las mismas que para obtener un pasaporte FIVA. Se pueden consultar en el reglamento técnico de FIVA incluido en el Anexo A. [42]

### ***3.19.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

El estado aplica una generosa política fiscal en el caso de vehículos históricos. Estos incentivos fiscales tienen como objetivo fomentar el surgimiento de vehículos históricos y reconocer su importancia. Los vehículos históricos no pagan ni el impuesto especial ni el impuesto de medios de transporte, tampoco pagará el IVA en caso de su compra o venta ya que no se considera al vehículo histórico como un medio de transporte. A cambio, está prohibido su uso diario y/o su explotación con intención lucrativa. Además, se reconoce a los vehículos de más de 75 años como patrimonio histórico. Si éstos han abandonado ilegalmente Rumanía el estado puede reclamar su

repatriación. Los vehículos históricos cuentan con un amplio reconocimiento por parte de las instituciones públicas.

La inspección técnica periódica de los vehículos históricos se lleva a cabo en relación con sus características técnicas en el momento de la fabricación y no se aplicarán los mismos estándares técnicos que en el caso de un vehículo moderno. [42]

## **3.20. San Marino**

### **3.20.1 Definición de Vehículo Histórico**

El artículo 3 del “Istituzione dei Registri per "Veicoli d'Epoca" e "Veicoli Di Interesse Storico e Collezionistico”” define vehículo histórico como un “*vehículo a motor de más de 30 años de antigüedad que figura en el Registro de Vehículos de Época*”.

No obstante, la Comisión Técnica podrá evaluar la posibilidad de permitir el registro de vehículos con menos de treinta años de construcción, siempre que se encuentren en la categoría especial de vehículos de interés histórico. Suelen ser vehículos singulares por las técnicas empleadas en su fabricación o el periodo en el que se concibió, así como, porque sólo existan unas escasas unidades producidas de ese modelo en cuestión.

### **3.20.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

La solicitud de registro en el Registro de Vehículos de Época y la emisión del Certificado de Identidad Histórica se llevan a cabo en la sede del Automobile Club San Marino (ACS, miembro ANF de FIVA) por parte del propietario del vehículo, el cual debe ser miembro de dicha organización. La solicitud debe completarse con toda la documentación en poder del propietario.

La Comisión Técnica de ACS realiza dos exámenes al vehículo, en el primer examen determina el cumplimiento de los requisitos de edad establecidos por la ley, la ausencia de errores obvios o contradicciones en la documentación presentada y la correspondencia de número de chasis, número de motor, tamaño de neumático y color (indicativo). Para probar que el vehículo cumple los requisitos, se emplearán documentos originales del fabricante u organismos reconocidos además de bibliografía o publicaciones relativas a la industria.

La segunda prueba se trata de una inspección técnica del vehículo. Durante la vista, una Comisión especialmente constituida verificará las condiciones generales del vehículo,

el estado y la originalidad de todas sus partes, anotando los detalles reconocidos como no originales, las partes sujetas a desgaste, y aquellas sin relevancia para el contexto histórico. Esta sesión tendrá lugar al alcanzar un mínimo de 15 motocicletas o automóviles para su inspección, en caso de no alcanzar el mínimo se realizará una sesión anual.

La Comisión Técnica de la ACS luego procede a emitir su veredicto, en caso afirmativo envía la documentación a la secretaría del Automotoclub Storico Sanmarinese (ASS) para los trámites formales de registro en el Registro de Vehículos de Época y la entrega del Certificado de Homologación Histórica, certificado de afiliación a FIVA. [43]

### ***3.20.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

Los vehículos presentes en el Registro de Vehículos de Época se benefician de una exención fiscal a la hora de pagar el Impuesto de Circulación. También se les aplica un régimen especial de inspecciones técnicas. Cada cinco años, los vehículos históricos deben presentarse a una revisión para verificar la persistencia de las condiciones originales en el Colegio Técnico. La certificación del resultado favorable de la revisión es una condición indispensable para la permanencia del vehículo en dicho registro de vehículos clásicos. Los requisitos técnicos que se aplicarán al vehículo serán acordes a su momento de fabricación, siendo indispensables aquellos que ya eran obligatorios en el momento de su construcción. Con la intención de adaptar el vehículo a las necesidades del tráfico se puede aconsejar implantar ciertos dispositivos o sistemas de seguridad.

Solo los propietarios de los vehículos aprobados por el ASS están autorizados para circular con matrículas históricas, emitidas desde 2006 . Presentan el formato utilizado desde 1952 hasta junio de 1979 , con la modificación de una letra H en rojo después de los dígitos.

Sin embargo, la libertad de circulación de los vehículos históricos se encuentra muy restringida. Tan solo podrán circular en vía pública bajo autorización estatal para participar en eventos, carreras o exposiciones con una velocidad máxima de 25 km/h.

Asimismo, el proceso de catalogación de un vehículo histórico tiene un coste mínimo de 196 euros para automóviles y de 146 euros para motocicletas, siempre que no surja ningún imprevisto en el proceso descrito que disminuyese esta factura. Por ejemplo, en caso de dudas durante la inspección técnica puede ser solicitado la intervención de un experto de la casa fabricante a cargo del propietario del vehículo. [44]



### **3.21. Serbia**

El marco regulador en Serbia aún no está del todo definido. La Alianza Serbia para Vehículos Históricos (SSIV) es el miembro ANF acreditado en Serbia desde el 2013. Dicha organización lleva años luchando por el reconocimiento de los vehículos históricos, así como, sus derechos en el país. Para más inri, Serbia no pertenece a la Unión Europea, a pesar de ser, a día de hoy, candidato para acceder. No está, por tanto, condicionado por la Directiva 2014/45/UE.

#### **3.21.1 Definición de Vehículo Histórico**

Como miembro de FIVA, la Alianza Serbia para Vehículos históricos maneja la definición que emplea este estamento para catalogar un vehículo como histórico:

- Tiene, al menos, 30 años de antigüedad.
- Ha sido conservado de manera correcta desde un punto de vista histórico.
- No es utilizado como un medio de transporte diario.
- Se trata, por tanto, de una pieza de interés cultura y técnico.

#### **3.21.2 Situación actual y avances legislativos**

El SSIV logró iniciar el registro de vehículos históricos por un corto período de tiempo. También se ha redactado un plan de acción para modificar las disposiciones legales que regulan el estado de los vehículos históricos. En enero de 2015, el Ministerio de Construcción, Tráfico e Infraestructura aceptó la propuesta y se encuentra en trámites para regular dichas actividades. Las demandas incluidas en la propuesta al Gobierno son las siguientes:

1. Creación de un marco regulador exclusivo para los vehículos históricos adaptado a sus necesidades, empezando por reconocer la definición de la FIVA para un vehículo histórico.

2. Crear un registro específico para este tipo de vehículos. De esta manera, será más fácil que exista una regulación relativa a los mismos. En este punto se resalta el bajo impacto que generan estos vehículos al ser empleados esporádicamente. Se prevé un uso de unos 1000-2000 kms anuales, en un ámbito recreativo, lo que también explica su baja implicación en accidentes de tráfico.
3. La necesidad de implantar un régimen fiscal privilegiado para éstos, siguiendo el modelo de la mayoría de los países europeos debido al empleo especial de esta clase de vehículos. La SSIV resalta que, a pesar de implantar una política fiscal especial a este sector, este seguirá siendo una fuerza impulsora económica importante, ya que proporciona una gran cantidad de empleos, algunos de los cuales requieren un alto nivel de experiencia, pero también ofrece oportunidades interesantes para los jóvenes. Además del beneficio al turismo a través de reuniones y actos que atraen a gente de todo el mundo.
4. Debido a los motivos de uso restringido expuestos anteriormente, la SSIV considera prioritario un régimen de revisiones técnicas especial, comprensivo con el momento de fabricación de dichos vehículos con inspecciones más esporádicas y con unos estándares adaptados a las características originales de esta clase de vehículos.
5. Implantación de exenciones en el Código de Circulación en casos especiales de vehículos que no pueden circular con la normalidad de los actuales. [45]

## **3.22. Suecia**

### **3.22.1 Definición de Vehículo Histórico**

La definición adoptada por el Gobierno sueco y el Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF), ANF sueco, es prácticamente idéntica a la empleada por FIVA y que está en consonancia con la Directiva europea. *“El vehículo histórico es un vehículo de carretera impulsado mecánicamente:*

- *Que tiene al menos 30 años de edad.*
- *Que se conserva y mantiene en condiciones históricamente correctas.*
- *Que no se utiliza como medio de transporte diario.*
- *Que, por tanto, forma parte de nuestro patrimonio técnico y cultural.”*  
("Trafiksäkerhetsprovning (kontrollbesikning) - MHRF - Motorhistoriska Riksförbundet", n.d.)

### **3.22.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

Suecia es uno de los países europeos con más vehículos clásicos en circulación, especialmente americanos, desde que se pusieran de moda entre los hijos de las clases medias en los años 70. Es por eso que los cambios legislativos siempre generan una gran controversia y existe un activo debate al respecto.

Para poder catalogar un vehículo como histórico será necesario, primeramente, pasar una inspección técnica rutinaria. Una vez que haya recibido la aprobación de la inspección ordinaria, podrá solicitar una cita para la inspección de registro en el archivo de históricos y la verificación de identidad. Estas inspecciones corren a cargo de Swedac, un laboratorio de control que pertenece al Gobierno. La empresa de inspección verifica que el vehículo sea seguro y respetuoso con el medio ambiente.

Para proceder a la catalogación del vehículo como histórico es necesario presentar un certificado de control de origen. Obtener este documento no es sencillo y para ello es aconsejable acudir a MHRF, ya que ellos manejan varios registros de todo tipo de vehículos. En caso de tratarse de un vehículo importado es primordial contar con un recibo de compra o un justificante de propiedad y un certificado de aduanas. Además, no podrá ser considerado histórico si previamente no se ha registrado en Suecia. Si el vehículo que se quiere catalogar es anterior a 1972 será necesario la siguiente información: tipo de vehículo, región donde se ha registrado el vehículo, año de fabricación, fabricante y número de registro (a veces también puede funcionar con el número de motor o el número de chasis). Estos datos están disponibles en el Archivo Nacional, para poder acceder a ellos debemos rellenar su formulario online.

Si Swedac queda conforme con la inspección técnica realizada mandará el dossier a la Agencia Sueca de Transporte, la cual se encargará de aprobar o rechazar la demanda de catalogación como vehículo histórico. [47]

### ***3.22.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

El proceso de catalogación de un vehículo histórico es algo complicado debido a la compleja tarea que supone obtener el certificado de control de origen, así como la necesidad de acudir al archivo si se trata de un vehículo anterior a 1972, las autoridades justifican este intenso control debido al alto indicio de robos de vehículos de este tipo que se dan en el país, unos 5.500.

Según la ley de Impuestos de Tránsito Vial los automóviles de al menos 50 años de edad y las motocicletas de 40 o más están exentos de impuestos de circulación, así como de inspecciones técnicas obligatorias.

Los vehículos históricos pueden entrar libremente en las zonas de tráfico restringido por contaminación.

Los vehículos históricos que originalmente no dispusiesen de alumbrado eléctrico podrán circular en horas de luz solar libremente. Asimismo, cualquier vehículo histórico puede circular sin neumáticos de invierno, aunque se recomienda su uso en épocas de frío y condiciones meteorológicas adversas.

MHRF ofrece pólizas de seguros a sus miembros. [46]

### **3.23. Suiza**

#### **3.23.1 Definición de Vehículo Histórico**

Se considera vehículo histórico *“los vehículos que se pusieron en circulación por primera vez hace más de 30 años. Sólo deben ser utilizados para uso privado. Esto incluye excluir las carreras y rallies benéficos y aquellas hechas con fines lucrativos. El ánimo de lucro existe cuando la compensación a pagar por la carrera excede el valor del vehículo y los costos incurridos por su conductor. La autoridad de registro puede agregar otras restricciones de uso en el permiso de conducir (por ejemplo, limitación del número de pasajeros); no deben circular regularmente.*

*El kilometraje anual es limitado (entre 2000 y 3000 km en promedio, o entre 50 y 60 horas de uso). Su apariencia y condición técnica deben ser impecables, se permiten los rastros de uso a pesar del mantenimiento cuidadoso.”* (Instructions concernant les véhicules vétérans, 2008)

#### **3.23.2 Requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico**

Para poder catalogar un vehículo como histórico su apariencia externa, así como su condición técnica, deben ser impecables y cumplir con los criterios solicitados. En todos los casos, para obtener su primer estatus de veterano, los vehículos están sujetos a un control técnico. En caso de duda sobre la autenticidad, se puede solicitar un pasaporte FIVA (los requisitos para la obtención de un pasaporte FIVA se recogen en el Anexo A). Para ser reconocido como histórico el vehículo debe ser reconocido dentro de una de las clases FIVA (De la “A” a la “G”). La clasificación FIVA se expone en apartado 2.1 del Estado del Arte.

Los requisitos para la catalogación de un vehículo como histórico son los siguientes:

- El vehículo se puso en circulación por primera vez hace más de 30 años.
- Sólo deben utilizarse para uso privado. Exceptuando los rallies o carreras.
- No deben circular regularmente. El kilometraje anual es limitado (entre 2000 y 3000 km en promedio o entre 50 y 60 horas de circulación).
- Los elementos de seguridad y todos los componentes de la carrocería deben estar libres de corrosión. Todas las reparaciones en este aspecto deben ser realizadas conforme a la Directiva N°8 de la Asociación de los Servicios de Automóviles (ASA).
- Los componentes mecánicos, llantas y neumáticos deben corresponder a los originales y cumplir con las especificaciones del fabricante
- La carrocería y la tapicería deben estar en buenas condiciones originales o restauradas con una apariencia conforme a la original.
- En cuanto al equipamiento y los sistemas de seguridad, el vehículo debe cumplir con las regulaciones suizas vigentes en el momento de la primera entrada en circulación o durante el año de construcción.

Para poder obtener el estatus de histórico el propietario del vehículo puede realizar la solicitud por correo o personándose en la administración. Es necesario rellenar el formulario *Requête pour l'Admission du statut "véhicule vétéran"* (1704) y hacerlo llegar al Service des Automobiles et de la Navigation (SAN). El proceso de catalogación como histórico puede variar ligeramente entre los distintos cantones que conforman el país debido a su organización política federada.

En caso de poseer tres o más vehículos históricos, se considera al propietario como “coleccionista de vehículos”. Como coleccionista, el propietario podrá solicitar la obtención de placas especiales para la colección de vehículos veteranos. Se trata de un mismo número de placa que se puede atribuir hasta un máximo de 12 vehículos. Las matrículas serán de color blanco verde o azul, dependiendo del cantón en el que los vehículos estén registrados. [49]

### ***3.23.3 Ventajas y desventajas de matricular un vehículo como histórico***

La **ventaja** principal para los propietarios de vehículos históricos en Suiza es la disminución de la frecuencia obligatoria para realizar la inspección técnica obligatoria. Los vehículos históricos estarán sujetos a control técnico cada 6 años. Otra preeminencia curiosa es que los vehículos históricos solo deben llevar matrícula delantera por reglamentación, tampoco es necesario que porte un distintivo en caso de tener limitada su velocidad máxima de circulación.

La administración suiza es de las más **restrictivas** y menos comprensiva con las necesidades de los vehículos históricos. A muchas prácticas habituales en numerosos estados como la exención del impuesto de circulación no se hace ninguna mención en la legislación, además la cantidad a pagar puede variar ampliamente en función del cantón donde se pague. En el caso de los vehículos más penalizados por este impuesto la diferencia del coste a pagar puede llegar a 2.000 euros. Además, el uso de los vehículos históricos está tremendamente restringido. Existe la limitación de kilometraje anual y su uso está vetado para fines profesionales o lucrativos.



En caso de cambio de propietario del vehículo, éste puede perder el estatus histórico. Si el último control técnico se remonta a más de dos años, el nuevo propietario deberá realizar una nueva demanda de catalogación como histórico. De cualquier manera, el estado se reserva la capacidad de retirar el distintivo histórico a cualquier vehículo si así lo considera. [50]

Al igual que en otros países, existen pólizas de seguros específicas para clásicos. En este caso son muy convenientes, ya que normalmente estas pólizas están sujetas a una limitación de uso bastante restringida. Como en Suiza esta restricción ya se contempla en la propia ley no supone un trastorno adicional.

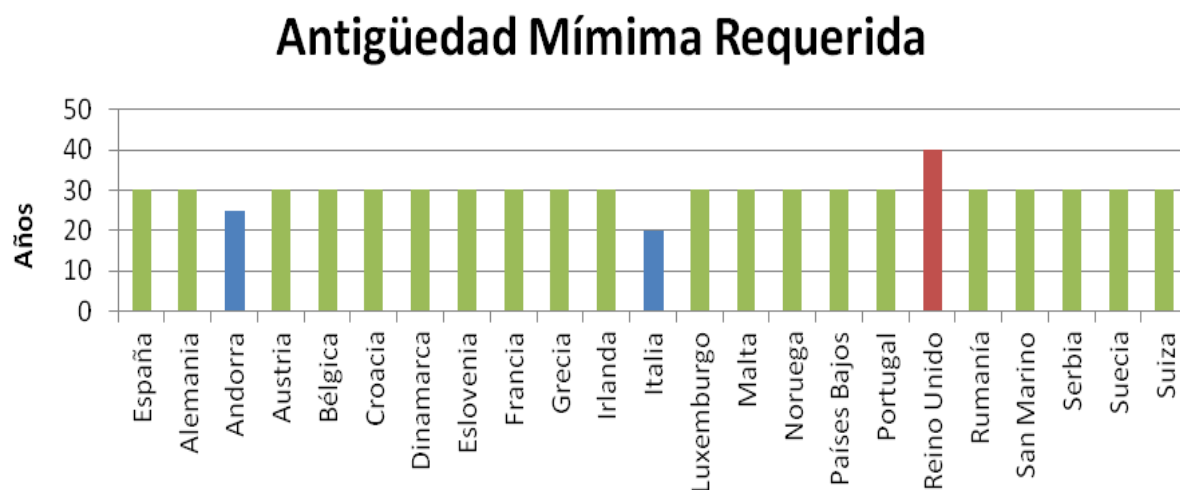
## **4. Análisis del tratamiento de los vehículos históricos en los países europeos**

Entre todos los países estudiados existen patrones comunes y, en general, los modelos legislativos se asemejan bastante entre sí. Exceptuando el caso de Serbia, todos los países que se incluyen en este trabajo tienen una legislación específica acerca de vehículos históricos.

Hay dos principales motivos para la uniformidad de criterios reguladores. La primera es la buena labor de la Fédération International des Véhicules Anciens, la cual, a través de su red de clubes y federaciones asociadas están consiguiendo que se reconozcan los derechos de los vehículos históricos y se den las condiciones para disponer de un patrimonio móvil de calidad. Las directrices de la FIVA son claras y no varían en los distintos países, lo que consigue una homogenización legislativa. Esto nos lleva al segundo motivo que es la Unión Europea. A la hora de redactar la Directiva 2014/45/UE hubo una fluida comunicación entre la UE y la FIVA, consiguiendo una normativa a nivel europeo que se aproxima bastante a las exigencias de la FIVA. En este aspecto, FIVA también tuvo que ceder por su parte y aceptó aumentar la edad mínima para considerar un vehículo como histórico de 25 a 30 años, incluyendo esta nueva cifra en su definición de vehículo histórico. En este estudio se recoge información de 23 países, de los cuales, 18 son miembros de la Unión Europea.

Los modelos legislativos, en su mayoría, coinciden bastante en los aspectos elementales, definición de vehículo histórico y pequeñas exenciones tanto a nivel fiscal como de controles rutinarios.

#### 4.1. Antigüedad mínima requerida para considerar a un vehículo histórico



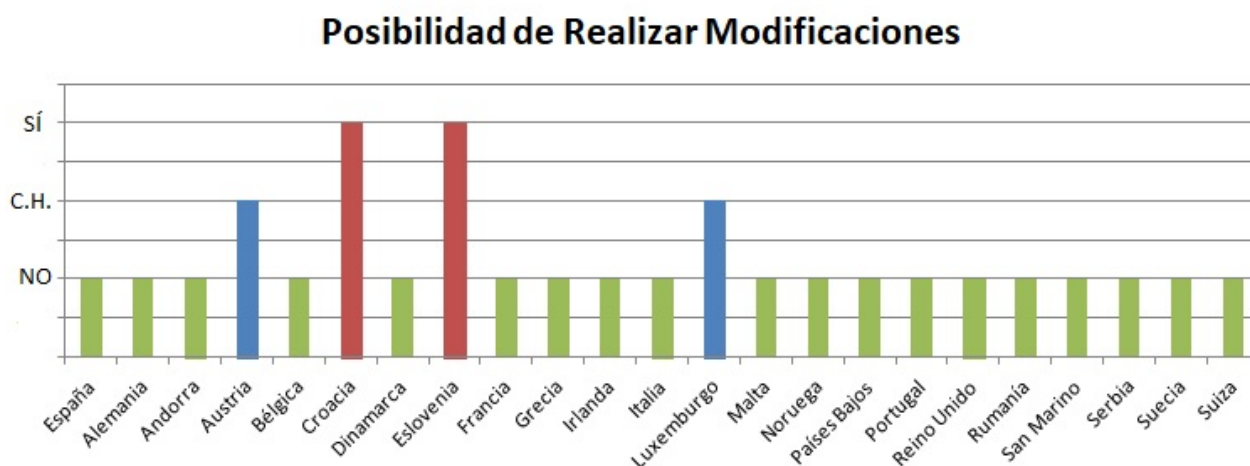
**Figura 1 Antigüedad mínima requerida**

Sólo existen 3 países que no coinciden con la definición de FIVA ni de la UE. Ambas entidades fijan la antigüedad mínima en 30 años. Sorprendentemente, uno de los países que no cumple con esta definición es un país miembro de la Unión Europea, Italia. Reino Unido también lo es, aunque se encuentra en proceso de salida de la UE. El último es el Principado de Andorra.

Reino Unido pone el umbral en 40 años. Italia, en cambio, fija la edad mínima más baja de todas, 20 años, con la diferencia de que no es la única condición necesaria para considerar un vehículo histórico. Además de cumplir con la edad mínima, el modelo concreto debe estar incluido en alguno de los registros oficiales que reconoce el Gobierno. Por tanto, solo algunos modelos concretos pueden considerarse vehículos históricos. Andorra mantiene un modelo muy similar al que prevalecía en España hasta la última modificación legislativa con la publicación del Real Decreto 920/2017. Se puede considerar un vehículo como histórico a partir de una antigüedad mínima de 25 años.

En el caso de España, en principio, un vehículo histórico debe tener una antigüedad mínima de 30 años. No obstante, la ley contempla como excepción los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español y los definidos como vehículos de colección por su interés histórico.

## 4.2. Originalidad del vehículo



**Figura 2** Posibilidad de realizar modificaciones

Existe un consenso bastante amplio acerca del estado de conservación del vehículo. Éste debe preservarse de una manera correcta y original, como muestra la Directiva 2014/45/UE: “*El ejemplar en cuestión permanece en su estado original y, desde un punto de vista histórico, correcto.*” En general, no se permiten las modificaciones en vehículos, salvo en el caso de Eslovenia y Croacia. Estos países incluyen estos vehículos en una clase diferenciada y no pueden acceder a los mismos beneficios que un vehículo histórico original. Otra excepción a la regla es la que se da en Austria y Luxemburgo. En estos países se admite lo que se conoce como “conversión histórica” (C.H. en el gráfico). La ley contempla la posibilidad de matricular como histórico un vehículo que haya surgido cambios significativos como el caso de un cambio de motor. Podrá catalogarse como vehículo histórico, aplicando el permiso de conversión histórica, si se demuestra que esta conversión fue realizada hace más de 30 años en el caso de Austria o en los primeros doce años de vida del vehículo en el caso de Luxemburgo.

### 4.3. Restricciones en el uso

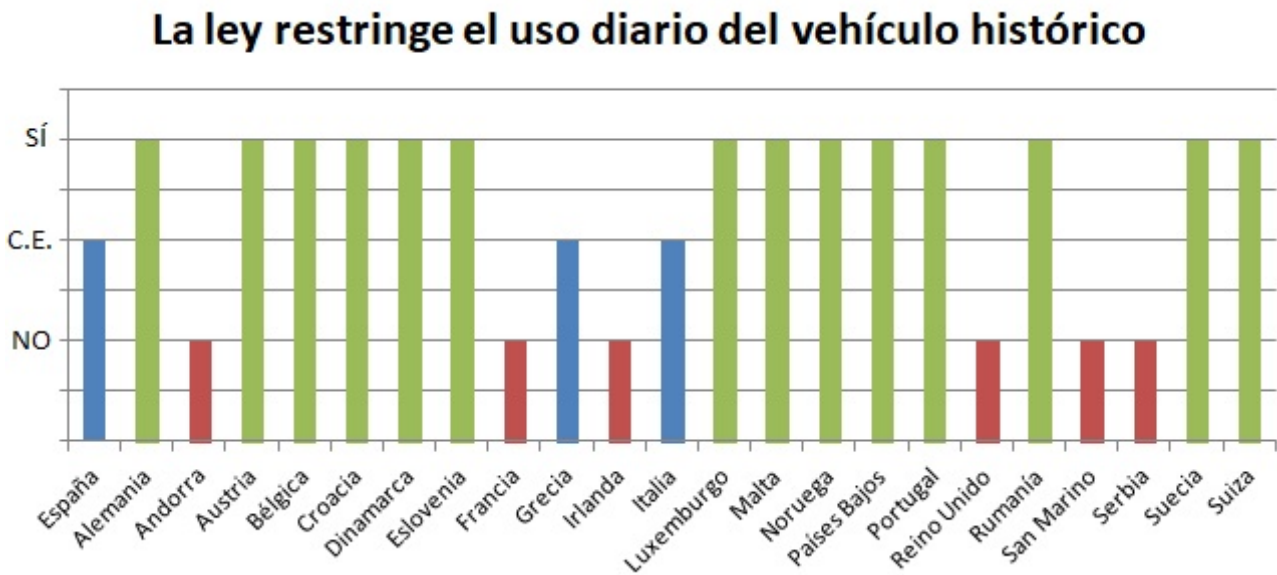


Figura 3 La ley restringe el uso diario del vehículo histórico

RESTRICCIÓN DEL USO DIARIO DE UN VEHÍCULO HISTÓRICO CONTEMPLADA EXPLÍCITAMENTE EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL	
País	Restricciones
España	C.E. (Vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural)
Alemania	SÍ
Andorra	NO
Austria	SÍ
Bélgica	SÍ
Croacia	SÍ
Dinamarca	SÍ
Eslovenia	SÍ

Francia	NO
Grecia	C.E. ( Vehículos con matrícula histórica)
Irlanda	NO
Italia	C.E.(Vehículos de colección)
Luxemburgo	SÍ
Malta	SÍ
Noruega	SÍ
Países Bajos	SÍ
Portugal	SÍ
Reino Unido	NO
Rumanía	SÍ
San Marino	NO
Serbia	NO
Suecia	SÍ
Suiza	SÍ

**Tabla 3 Restricción del uso diario de un vehículo histórico contemplada por la legislación nacional**

En la definición de vehículo histórico que maneja FIVA, especifica: “*No es utilizado como un medio de transporte diario.*” La mayoría de los países estudiados hacen mención a este aspecto en su legislación. Algunos países como es el caso de Reino Unido o Irlanda no impiden el uso diario del vehículo pero sí que prohíben, al igual que la mayoría de países estudiados, su empleo en el ámbito profesional para transporte de mercancías o personas. En el caso de España tampoco se permite el uso profesional de este tipo de vehículos, limitando su explotación a usos publicitarios o artísticos. En algunas comunidades autónomas los vehículos históricos no pueden rotularse con fines propagandísticos.

Son distintas las medidas que han adoptado las instituciones para disuadir a los propietarios de un uso habitual de sus vehículos históricos. Destaca la medida de Alemania, única entre los distintos modelos estudiados. Para poder catalogar un vehículo como histórico se debe acreditar poseer otro vehículo de uso diario.

Suiza es el único país que limita por ley el kilometraje de un vehículo histórico: “*El kilometraje anual es limitado (entre 2000 y 3000 km en promedio, o entre 50 y 60 horas de uso).*” (Instructions concernant les véhicules vétérans, 2008)

Otro factor que suele limitar el kilometraje anual son las pólizas de seguros específicas para vehículos históricos. Éstas suelen tener un precio inferior a una póliza convencional, basándose, precisamente, en ese uso esporádico y recreativo del vehículo.

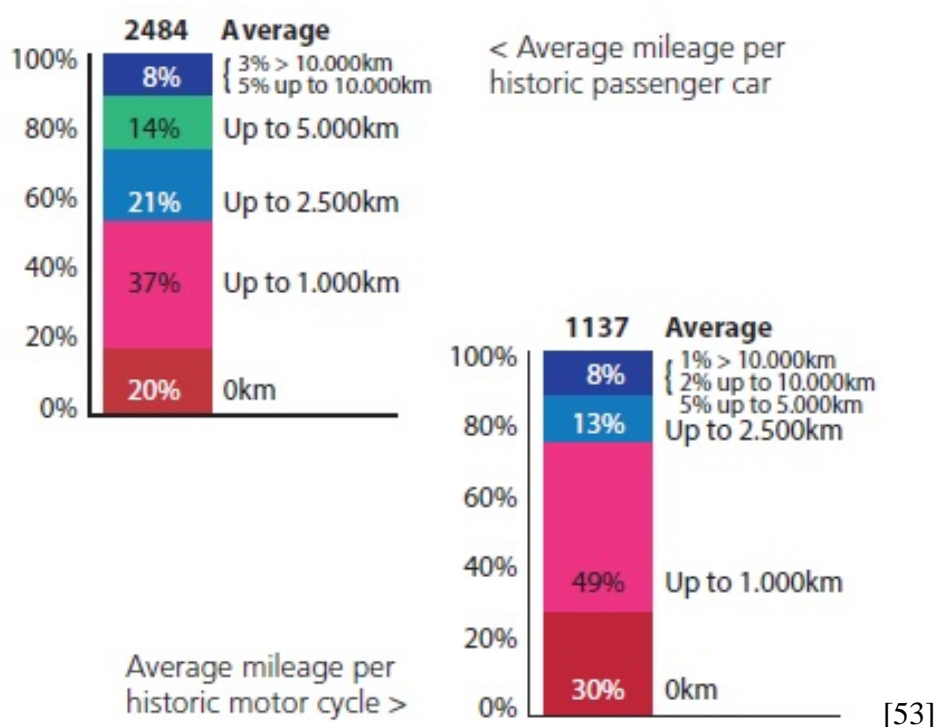


Figura 4 Uso anual en kilómetros de un vehículo histórico

Esta imagen corresponde a una encuesta realizada por FIVA a propietarios de vehículos históricos afiliados a la propia FIVA procedentes de Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos,



Polonia, España, Suecia y Reino Unido. [51] En este caso se les pregunta cuántos kilómetros anuales realizan con su automóvil histórico. La media de kilómetros recorridos anualmente por automóvil es de 2.484. Como podemos observar, más de un 20% de propietarios superan los 2.500 kilómetros, el máximo fijado para un uso recreativo y esporádico. Podemos concluir que en este sentido las administraciones y las federaciones aún deben continuar trabajando para que el vehículo histórico sea únicamente destinado a un uso ocasional.

Las restricciones de uso también se pueden deber a cuestiones técnicas. Por ejemplo, en muchos países los vehículos que no dispongan de un sistema de iluminación sólo podrán circular durante las horas de luz natural. También se da el caso de países como Alemania, Italia o Grecia; donde algunos vehículos muy veteranos están exentos de todo tipo de regulación por parte estatal y, por tanto, no pueden circular en vía pública salvo en ocasiones especiales como eventos destinados a clásicos solicitando un permiso previo. (C.E. en la gráfica) Estos vehículos se identifican con una matrícula específica.

En el caso de España tienen bastante restringido su uso los vehículos incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural. Los vehículos catalogados como tal verán condicionados su conservación, transmisión o salida del territorio nacional a las limitaciones derivadas de su específica legislación. (C.E. en la gráfica)

#### **4.3.1. Restricciones de circulación por motivos medioambientales**

El problema de la contaminación afecta duramente a los grandes núcleos de población, es por eso que numerosos ayuntamientos de grandes y medianas ciudades han comenzado a limitar la circulación dentro de sus áreas urbanas. Los vehículos históricos no salen bien parados en este sentido, ya que debido a su antigüedad son menos eficientes y más contaminantes, por norma general, que los modelos modernos.

FIVA publicó “*FIVA Environmental Guide*” con intención de matizar la opinión pública sobre este tema, así como aportar datos y aconsejar tanto a los propietarios de tal manera que el uso de un vehículo histórico sea responsable.

FIVA alega que el impacto que pueden tener los vehículos históricos en el medioambiente es residual. En un estudio llevado a cabo por ellos mismos en 2006, época en la que se consideraba como vehículo histórico un vehículo de más de 25 años, en Europa, los vehículos históricos suponían un 0,8% del parque móvil. Debido a su uso tan esporádico el uso de los vehículos históricos corresponde a tan solo el 0,07% de la distancia que recorren anualmente el cómputo global de vehículos modernos. También puntualiza que, a pesar de tratarse de mecánicas menos eficientes que no cumplen con los estándares modernos, existen ciertos aspectos técnicos que propician un menor consumo con respecto a los vehículos convencionales:

- **Son más ligeros.** Por ejemplo, un Mini clásico de 1959 pesa 400kgs menos que uno actual y un Jaguar MK2 pesa 450kgs menos que un Jaguar XF moderno. Esto demuestra que la diferencia de consumos no tiene por qué ser tal.

- **Motores.** La mayoría de los clásicos, sobre todo europeos montan motores más pequeños y menos potentes que los actuales. Por ejemplo, un Citroën 2CV, coche familiar creado en 1949, entregaba tan solo 9CV con un pequeño motor bicilíndrico. Unos de los coches deportivos por antonomasia de principios de los 70, el Porsche 356 consume tan solo 10 litros cada 100kms.

- **Falta de extras.** Los vehículos clásicos cuentan con escasos o ningún extra, si lo comparamos con los estándares actuales de confort, con tablets, asientos calefactables, aires acondicionados, direcciones asistidas eléctricas, etc. Todos estos elementos, en su mayoría eléctricos suponen un gran incremento de consumo.

Por todos estos motivos expuestos, los clubes y federaciones de vehículos históricos consideran que se debe tener un trato de favor hacia éstos, permitiendo su circulación en núcleos urbanos que presenten restricciones de tráfico aunque inicialmente no cumplan los estándares. Algunas ciudades ya se han sumado a esta medida, como es el caso de Madrid o París. Sin embargo, pocos estados contemplan una regulación genérica. Alemania, Suecia y Países Bajos son pioneros en este aspecto.

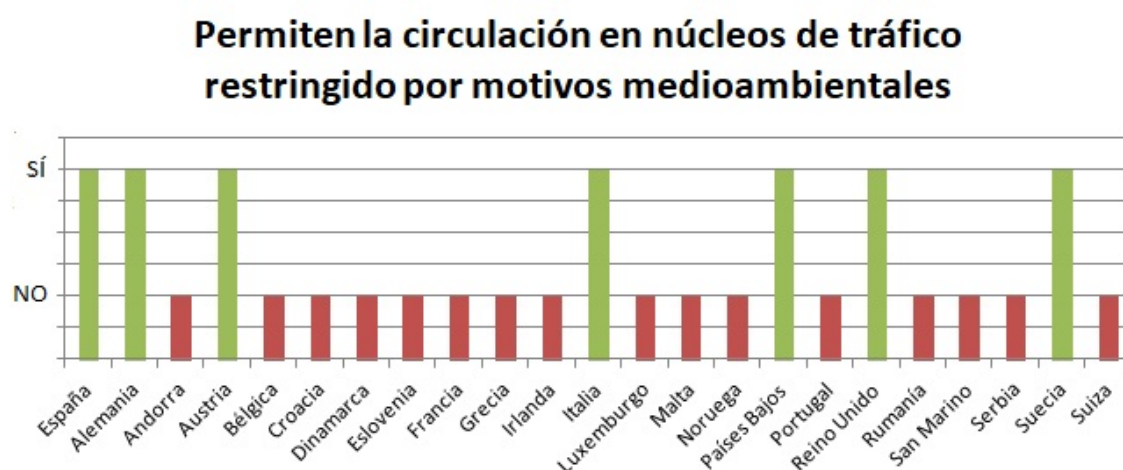


Figura 5 Permiten la circulación en núcleos de tráfico restringido por motivos medioambientales

#### 4.4. Inspección Técnica de Vehículos

La inspección técnica de vehículos, utiliza distintas denominaciones. En España conocida como ITV en España o MOT en los países anglosajones, se refiere al mantenimiento legal preventivo para un vehículo inspeccionado periódicamente por un ente certificador. Los vehículos históricos a menudo pueden presentar problemas para cumplir los estándares técnicos requeridos, por temas de emisiones de gases, elementos de seguridad no equipados, etc. En la siguiente tabla se resume la política al respecto de las inspecciones técnicas que aplican los estados estudiados:

LEGISLACIÓN RELATIVA A LAS INSPECCIONES TÉCNICAS OBLIGATORIAS EN LOS DISTINTOS PAÍSES DE EUROPA			
País	Exención	Disminución frecuencia	Estándares adaptados
España	NO	SÍ (Hasta 4 años)	SI
Alemania	SÍ, para vehículos de colección (07)	-	-
Andorra	NO	NO	-
Austria	-	-	-
Bélgica	NO	-	SI
Croacia	-	-	-
Dinamarca	NO	SI (Hasta 8 años)	-
Eslovenia	-	-	-
Francia	SI (+ 50 años)	SI	SI
Grecia	SÍ, para vehículos de colección (H)	-	-
Irlanda	SI (+ 40 años)	SI (2 años)	-
Italia	SÍ, para Vehículos de Época	NO	-

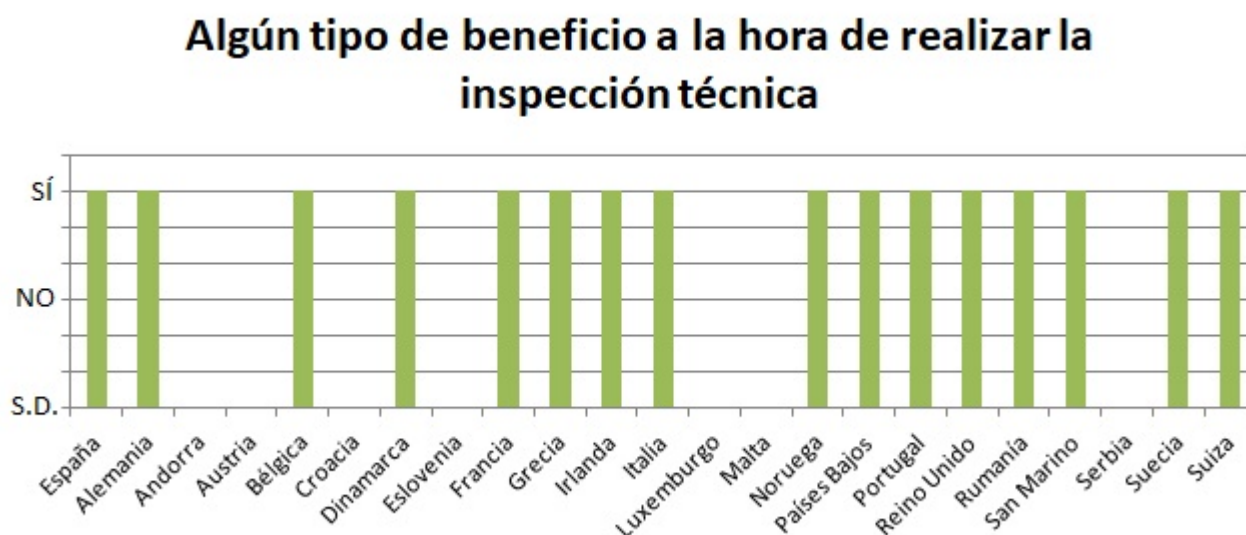
Luxemburgo	-	-	-
Malta	-	-	-
Noruega	SI (+ 50 años)	NO	NO
Países Bajos	NO	-	SI
Portugal	SI		
Reino Unido	SI (+ 40 años)		
Rumanía	NO	SÍ (Hasta 5 años)	-
San Marino	NO	SÍ (Hasta 5 años)	-
Serbia	-	-	-
Suecia	SI (+ 50 años automóviles, + 40 motocicletas)	-	-
Suiza	NO	SI (6 años)	-

**Tabla 4 Legislación relativa a las inspecciones técnicas obligatorias en los países de Europa**

Se puede observar una amplia disconformidad entre los distintos modelos legislativos. Tan solo Portugal y Reino Unido eximen completamente a lo que consideran vehículo histórico de realizar inspecciones técnicas obligatorias (en el caso de UK la antigüedad mínima son 40 años), dejando a criterio del propietario la frecuencia con la que es necesario revisar su vehículo. En el caso de UK, un vehículo que pueda poner en peligro la seguridad vial puede ser multado hasta con 2.500 libras y 3 puntos del carnet de conducir.

Otra opción bastante extendida es la de eximir tan solo los vehículos más veteranos, en algunos casos, los cuales tienen limitada su circulación a ocasiones contadas y bajo permiso. Ciertos países no eximen a los vehículos históricos de inspecciones técnicas pero sí disminuyen la frecuencia con las que éstas deben ser practicadas. Es el caso, por ejemplo, de España. También se da en algunos países ciertas licencias a la hora de no

poder llegar a cumplir los estándares técnicos y de seguridad fijados por el país. Desgraciadamente, no todas las legislaciones son tan comprensivas en este sentido.



**Figura 6 Algún tipo de beneficio a la hora de realizar la inspección técnica**

Como muestra la Figura 6 más de la mitad de los países estudiados aplican algún tipo de trato de deferencia a la hora de realizar la inspección técnica. Ya sea disminuir la frecuencia mínima con la que debe ser realizada, adaptar sus estándares técnicos a los vehículos clásicos o, incluso, la exención de la misma. No se ha recopilado información acerca de ningún país que no aplique alguna de estas medidas. Los países de los cuales no se ha recopilado suficientes datos (S.D.), no se han encontrado evidencias que afirmen o nieguen esta información y, por tanto, no se pueden evaluar como negativos.

## 4.5. Política Fiscal

Con el objetivo de incitar y facilitar la preservación del patrimonio móvil histórico nacional son muchos los países que optan por aplicar una política fiscal favorable y pequeñas concesiones a los propietarios de vehículos históricos. La medida más común suele ser una reducción o exención del pago del impuesto de circulación. Entendiendo que la conducción de este tipo de vehículos se realiza de una manera esporádica y respetuosa. En la tabla, a continuación, se resumen las medidas de los distintos países estudiados en cuanto al impuesto de circulación.

APLICACIÓN DEL IMPUESTO DE CIRCULACIÓN EN DISTINTOS PAÍSES DE EUROPA A VEHÍCULOS HISTÓRICOS	
País	Ventajas fiscales
España	EXENCIÓN (algunos municipios)
Alemania	REDUCCIÓN
Andorra	EXENCIÓN
Austria	-
Bélgica	EXENCIÓN
Croacia	EXENCIÓN
Dinamarca	REDUCCIÓN
Eslovenia	-
Francia	REDUCCIÓN
Grecia	NORMAL (se exime a vehículos sin libertad de circulación)
Irlanda	REDUCCIÓN
Italia	EXENCIÓN
Luxemburgo	NORMAL (contribución mayor que un vehículo moderno)

Malta	EXENCIÓN
Noruega	EXENCIÓN (+ 50 años)
Países Bajos	EXENCIÓN
Portugal	NORMAL (se exime a vehículos sin libertad de circulación)
Reino Unido	REDUCCIÓN
Rumanía	EXENCIÓN
San Marino	EXENCIÓN
Serbia	-
Suecia	EXENCIÓN (+ 50 años automóviles, + 40 motocicletas)
Suiza	NORMAL

**Tabla 5 Aplicación del impuesto de circulación en distintos países de Europa a vehículos históricos**

Como se observa en la tabla, efectivamente, la mayoría de los países consideran una exención de dicho impuesto. Sin embargo, algunos de ellos no lo aplican hasta que el vehículo es más veterano. Como se podía observar en el punto anterior, Italia fija su antigüedad mínima para la catalogación de un vehículo como histórico en 20 años, aunque la mayoría de los beneficios no se aplican hasta que el vehículo cumple los 30 años. En España la exención del impuesto de circulación depende del municipio en el que esté registrado el vehículo y no todos exigen que el vehículo esté catalogado como histórico, en algunos casos es suficiente con que el vehículo tenga más de 25 o 30 años. Existen dos excepciones bastante curiosas a esta regla. Tanto en Luxemburgo como en Suecia el impuesto de circulación correspondiente a un vehículo histórico es mayor que en el caso de un vehículo convencional moderno. En Luxemburgo la diferencia es prácticamente residual, ya que el importe del impuesto de circulación en el país es bastante bajo. Sin embargo, en Suecia si se trata de una cuantiosa diferencia. Desde un punto de vista patrimonial es una medida muy contraproducente para el mantenimiento del parque móvil histórico, en un país de enorme tradición de vehículos clásicos.



## Aplicación del impuesto de circulación en vehículos históricos

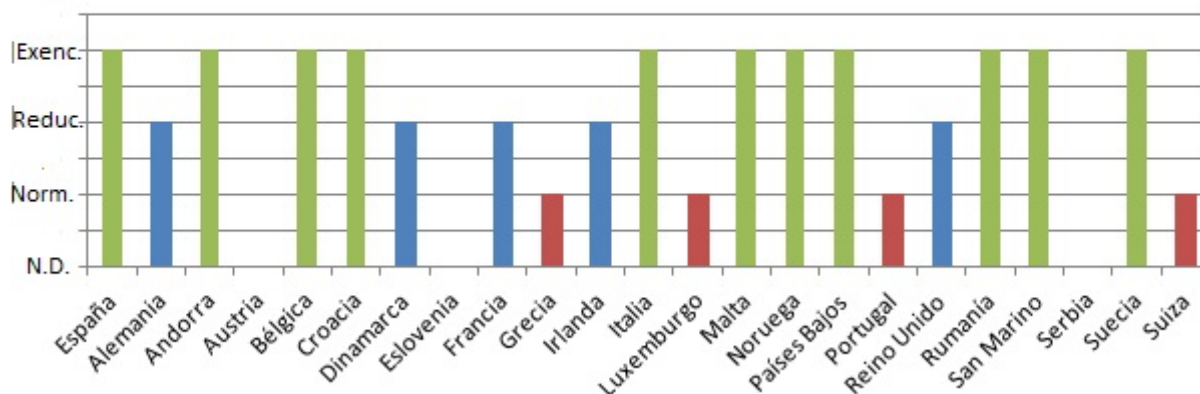


Figura 7 Aplicación del impuesto de circulación en vehículos históricos

En el punto “3. MARCO REGULADOR EN LOS DISTINTOS PAÍSES DE LA UE” aparecen otras políticas económicas destacables. En Dinamarca resalta que tanto vehículos como piezas importadas del extranjero que tengan una antigüedad superior a 30 años no pagarán ningún impuesto de aduana. Por otro lado, en Francia nos encontramos con unas medidas interesantes. La primera es que existe una tasa de plusvalía en caso de cesión del vehículo. La intención de esta medida es evitar la especulación en el sector del vehículo histórico. En cambio, el IVA que se aplica a estas compras es mucho menor, tan sólo un 5.5% y un 10% de impuesto de aduana en caso de importación. Además, la posesión de patrimonio histórico automovilístico no computa para el cálculo del impuesto sobre las grandes fortunas. En el caso de Bélgica los vehículos históricos están exentos de la tasa ecológica que se aplica a la mayoría de los vehículos y puede llegar a suponer un desembolso de 500 euros anuales.

Este tipo de políticas que incitan y ayudan económicamente a los propietarios son interesantes puesto que la compra, mantenimiento y restauración de un vehículo histórico es extremadamente costosa. En gran parte, la creación y mantenimiento del patrimonio histórico móvil está en manos de particulares que dependen inversiones propias para poder llevar a cabo sus proyectos.

En el año 2014 FIVA publicó un estudio realizado a propietarios, clubes y profesionales del mundo de los clásicos de distintos países de Europa titulado “The world of historic vehicles in figures” [51]. La imagen a continuación está extraída del mismo.

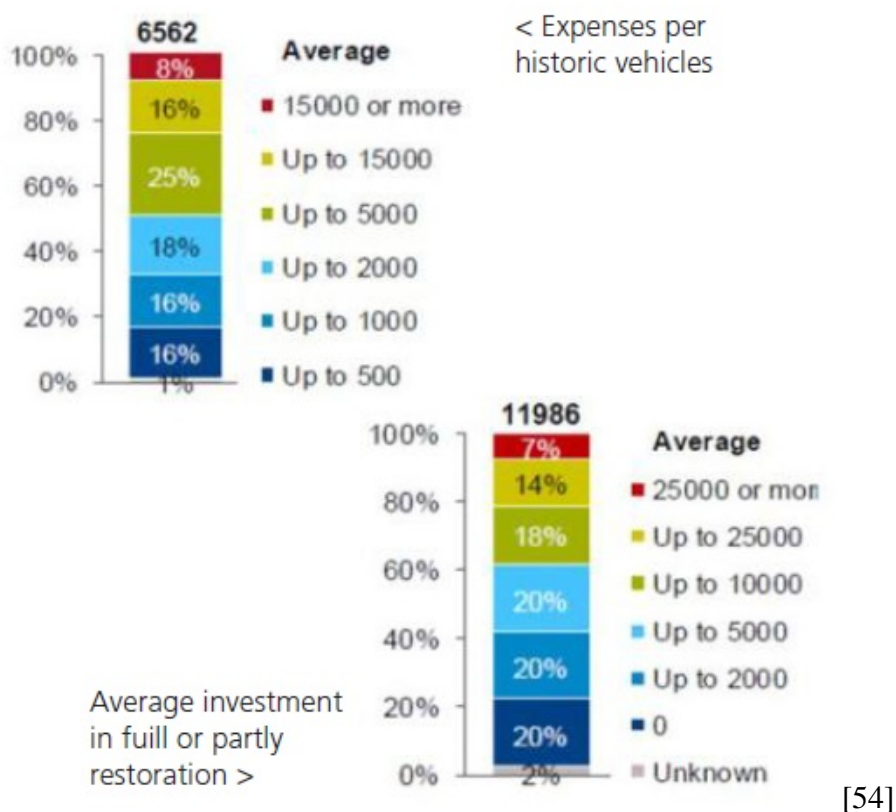


Figura 8 Inversión media en la adquisición de un vehículo histórico

Como muestran los gráficos expuestos, si bien, se realizan compras asequibles por un valor de menos de 1.000 euros. En general, se trata de un mercado caro en el que la mitad de los vehículos adquiridos superan los 5.000 euros de precio de venta. A esto hay que sumarle la correspondiente inversión en restauración. Aquí los precios fluctúan aún más ya que cada vehículo se encuentra en un estado completamente distinto.

También, en el caso de adquirir un vehículo por un precio inicial menor, normalmente requerirá de un mayor trabajo de restauración. Muchos de los entusiastas del mundo del motor suelen trabajar ellos mismos en sus propios proyectos de reparación y restauración, en la medida de lo posible. A pesar de tratarse de un trabajo artesanal y a menudo un pasatiempo solo un 20% de los vehículos adquiridos no precisan de una inyección económica para su restauración. El 40% de las facturas de taller sobrepasan los 5.000 euros, con una media de casi 12.000 euros invertidos en reacondicionamiento por vehículo. Estas cifras demuestran que la conservación del patrimonio histórico supone un gran esfuerzo económico por parte de los entusiastas. Este estudio relajado por FIVA no contempla los gastos de mantenimiento que pueden ascender a cifras muy elevadas, ya que estos coches precisan de una revisión constante, una conservación en un espacio adecuado, piezas y recambios difíciles de obtener, etc.

## 5. Estudio del entorno socioeconómico

El objetivo primordial del sector del vehículo histórico es la conservación del patrimonio histórico automotriz. Se trata, por tanto, de una causa esencialmente social. Mantener este legado es clave para comprender la historia moderna, marcada por la revolución industrial y, en gran parte, condicionada por la evolución del transporte. Aunque existe, como se expone en este trabajo, una legislación que protege a los vehículos históricos y regula su uso y transmisión, los estados no han contribuido enormemente en la acción, propiamente dicha, de conservación de este patrimonio histórico. Si bien existen museos públicos dedicados a la historia automotriz, es en gran medida a través de coleccionistas privados y pequeños propietarios que se mantienen estas piezas.

A pesar de tratarse de una cuestión principalmente cultural, cuya importancia radica en la preservación de una herencia de carácter histórico, el mundo del vehículo histórico aglutina a un gran número de entusiastas y supone una opción de mercado muy importante que puede ser beneficiosa.

Una encuesta realizada por FIVA en 2006 [52] muestra que, tan solo en la Unión Europea, el mundo del vehículo histórico genera 16 mil millones de euros de ingresos. Estos ingresos se reparten de una forma bastante equitativa. El grueso de las empresas del sector son pequeñas empresas con una media de 4,5 personas en plantilla y generan 50.000 puestos de trabajo. Además de restaurar, mantener y tratar con vehículos históricos, una parte importante de los ingresos son generados por negocios de ocio y turismo, así como revistas y publicaciones relacionadas con los clásicos.

Las actividades de los clubes de vehículos históricos tienen, normalmente, una proyección internacional, contribuyendo a tender puentes culturales, así como expandir las posibilidades de negocio. Los clubes de históricos y FIVA son organizaciones sin ánimo de lucro que trabajan por la preservación, protección y promoción de vehículos históricos, así como la cultura relacionada. Según un estudio de FIVA que data de 2014 [51] el 44% de sus clubes asociados realizaban actividades o estaban relacionados con proyectos benéficos.

“The world of historic vehicles in figures” también realiza un estudio acerca del perfil medio del propietario de vehículos históricos. Este estudio se limita a países europeos.

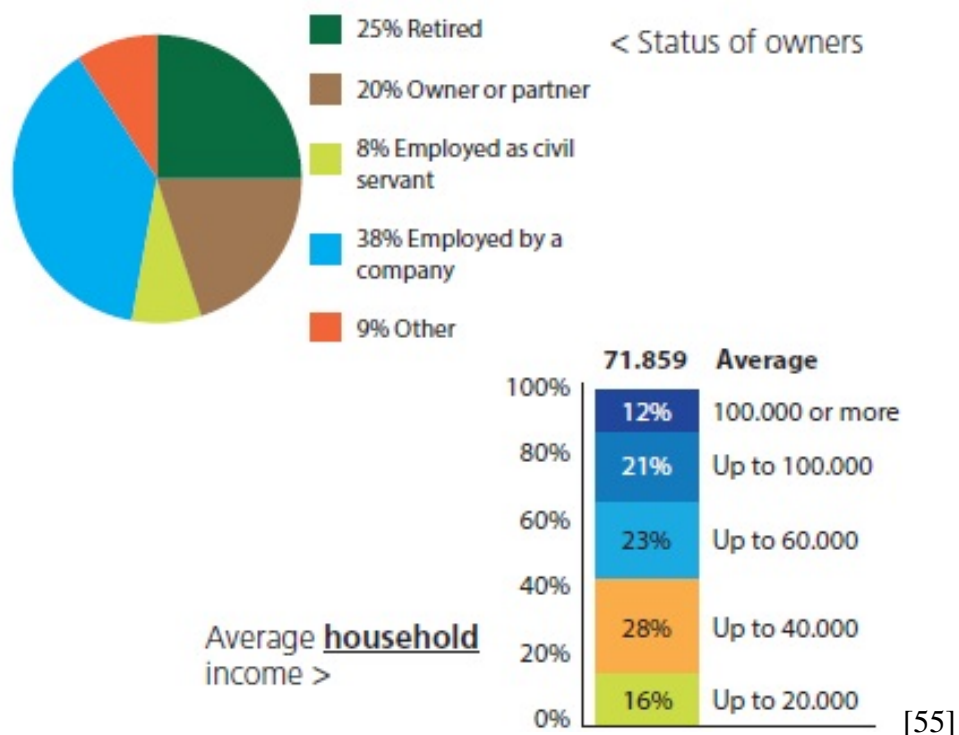


Figura 9 Perfil del propietario de vehículo(s) histórico(s)

El propietario medio es, generalmente, un individuo de clase media o media alta, empleado en la empresa privada. El coleccionismo de vehículos suele ser una actividad costosa y es necesario de un capital mínimo para poder dedicarse a ello. Destaca la gran cantidad de jubilados que atrae este sector, debido a la disponibilidad horaria y al componente nostálgico.

De acuerdo con esta publicación, durante el año 2013, el 20% de los propietarios de un vehículo histórico habían adquirido otro con un precio medio de 13.421 euros. La media de vehículos históricos por miembro de FIVA es de 2,2. La mayoría de los miembros tienden a comprar más vehículos de los que venden.

El mundo del coleccionismo de vehículos históricos es, por tanto, una actividad cultural necesaria con un importante contenido social atrae un amplio volumen de negocio y, en su mayoría, lo conforma gente con un nivel económico y formativo relativamente alto.

## **5.1. Conservación del patrimonio**

Europa se encuentra a la cabeza mundial en materia de conservación y mantenimiento de su patrimonio histórico. El vehículo clásico, siempre menos reconocido en este aspecto, ha ido tomando fuerza en los últimos años. Gracias a la acción de la FIVA, a día de hoy en la mayoría de los países europeos se reconoce la importancia cultural de estas piezas y se trabaja para ensalzar el valor histórico del sector automotriz. La Directiva 2014/45/UE es una garantía de reconocimiento esencial. El hecho de que exista una normativa a nivel europeo para todos los estados miembros de la UE, asegura un marco legal que protege a miles de vehículo históricos en pos de su subsistencia.

El impulso a nivel europeo de este sector ha llevado a numerosos organismos internacionales a fijarse en este modelo con intención de implantarlo en otras partes del mundo. Sin ir más lejos, la UNESCO reconoce a la FIVA como organismo referencial en materia de motor. De la cooperación entre ambos nació la iniciativa de declarar el año 2016 como "Año Mundial del Patrimonio de la Automoción ", el cual fue todo un éxito para la reivindicación del uso de los vehículos antiguos y clásicos y su vinculación con el Patrimonio Cultural e Industrial. Este tipo de medidas han ayudado a visualizar

la causa en los últimos años. Según datos de FIVA [51] el 91% de los clubes asociados esperan aumentar su número de miembros en el futuro, por lo que se espera que esta tendencia de reconocimiento continúe en alza a pesar de los drásticos cambios introducidos en el sector automotriz en la última década.

En España se reconoce a los vehículos históricos como tal desde el año 1995. Existe ya, por tanto, un amplio bagaje en esta materia. La Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), creada en 1993, organiza desde 2002 las Jornadas de Patrimonio de Automoción con creciente participación cada año, actualmente supera los 2.000 vehículos. Además, FEVA cuenta con casi 500 clubes asociados, lo que demuestra la gran expansión del sector en el territorio nacional.

## 6. Conclusiones

En un sector de vanguardia como el automovilístico. Los vehículos históricos deben encontrar la manera de convivir con los modelos modernos. Se entiende como vehículo histórico un vehículo clásico que se ha mantenido en un estado de conservación correcto hasta el día de hoy, el cual, debe ser preservado por su valor histórico. Al tratarse de vehículos antiguos, los sistemas de seguridad y la eficiencia mecánica de los mismos no pueden compararse a los de un vehículo actual. En este sentido, FIVA y sus asociados trabajan dando pautas para que el uso de este tipo de vehículos sea seguro, responsable con el entorno y que favorezca la conservación correcta del vehículo. FIVA aconseja una conducción en vías públicas esporádica, relajada y, siempre que sea posible, alejada de los núcleos urbanos. Además, el conductor debe estar familiarizado con el vehículo y conocer las limitaciones y peculiaridades del mismo. Los distintos países analizados no son ajenos a las reivindicaciones por parte de las asociaciones de vehículos históricos. Es por ello que, conscientes del valor cultural de estas piezas de colección, la mayoría de los estados disponen de una legislación específica para regular la actividad de los vehículos históricos.

Existe un marco común a la mayoría de los países estudiados. Los resultados obtenidos en el análisis de los tratamientos brindados por los distintos estados a los vehículos históricos son bastante homogéneos. En general, se puede discernir un patrón de actuación repetido por la mayoría de los países estudiados.



En primer lugar, la **definición** de vehículo histórico es bastante pareja en todos los países analizados:

- Vehículo de una antigüedad superior a 30 años, con alguna excepción en el caso de vehículos muy singulares debido a la escasez de los mismos o algún tipo de interés histórico. En cuyo caso no es necesario que cumplan con el mínimo de 30 años.
- Conservado en un estado original y correcto en cuanto a funcionamiento, aspecto y estructura.
- No se emplea como medio de transporte diario o habitual. Al tratarse de una pieza de colección y un vehículo que, en muchos casos, no se adapta plenamente a los estándares de conducción actuales y, por tanto, su uso se limita a una conducción esporádica y lúdica.

En este aspecto es en el que existe un mayor paralelismo entre todos los modelos legislativos considerados. 18 estados analizados pertenecen a la Unión Europea. Esto es un factor determinante puesto que la Directiva 2014/45/UE fija su propia definición de vehículo histórico. La Unión Europea establece una **antigüedad mínima** de 30 años, el modelo ha de estar fuera de producción y el ejemplar hallarse en un estado de conservación original y correcto. La fecha de aplicación de la Directiva es de 2018, antes de la misma todos los estados miembros deben haber incorporado estas directrices a la legislación nacional. En cuanto a la antigüedad mínima el consenso es casi total.

De todos los estados miembros estudiados (18), tan solo Reino Unido se sale de esta norma con una antigüedad mínima de 40 años, e Italia con 20 años. Aunque en el caso de Italia sólo se admiten ciertos modelos considerados emblemáticos. En lo relativo a **la originalidad del vehículo** también existe un consenso bastante amplio. Salvo contadas excepciones, todos los países exigen un estado original y adecuado de conservación del vehículo. Excepto en el caso de Croacia que se admiten ciertas modificaciones, los estados que las permiten son aquellas realizadas en un contexto histórico acorde a la concepción del vehículo. El uso del vehículo es el requisito más ambiguo. Aproximadamente, solo la mitad de los países estudiados hacen hincapié en

el **uso esporádico del vehículo**. El más eficaz en este sentido es Alemania, que obliga al propietario a tener registrado otro vehículo de uso diario. Sin embargo, esto supone un coste extra muy importante para los propietarios. Muchos de los países que no especifican la restricción de uso diario sí que restringen, al menos, el uso como vehículo profesional.

Los 5 países no pertenecientes a la Unión Europea recopilados en este trabajo (Andorra, Noruega, San Marino, Suiza y Serbia) también siguen una línea parecida salvo en el caso de Serbia. El estado balcánico aún no cuenta con una ley específica al respecto. A pesar de no estar pertenecer a la UE, sí que están ampliamente influenciados por los países de su entorno que sí son estados miembros. Además, FIVA, junto con sus organizaciones afiliadas, maneja una definición de vehículo histórico muy similar a la de la UE. La labor de FIVA ha sido bastante satisfactoria en los últimos años y, a pesar de no tener poder legislativo, ha conseguido que la mayoría de los países europeos se adapten a sus directrices.

Por norma general, los estados intentan adaptar los estándares actuales de **inspecciones técnicas** obligatorias a las mecánicas de los vehículos clásicos. Algunos de ellos disminuyen la frecuencia con la que es necesario superar estas inspecciones, entendiendo el uso más esporádico del vehículo. Para algunos vehículos muy veteranos, incluso, se exime de la obligación de superar las inspecciones técnicas. En estos casos es el propio usuario el responsable de mantener el vehículo en condiciones óptimas para circular.

Es bastante común también que los propietarios de un vehículo histórico puedan aprovecharse de alguna **ventaja fiscal**. Generalmente se trata de una reducción o exención del pago del impuesto de circulación. Aproximadamente, en tres de cada cuatro países analizados se aplica. Algunos países tienen alguna deferencia mayor. Por ejemplo, en Bélgica los vehículos históricos están exentos del pago de la “Tasa Eco” o en Francia se aplica un IVA menor a la compraventa de vehículos históricos. Las ventajas fiscales intentan promover la creación de un patrimonio automovilístico nacional, así como preservarlo.

Son numerosos los países que impiden la **circulación libre** del vehículo. En el caso de Grecia e Italia, los vehículos inhabilitados para circular libremente forman una categoría especial y emplean unas matrículas específicas. Sin embargo, otros países como San Marino o Andorra restringen la circulación de todos los vehículos históricos, permitiéndose solo su uso bajo autorización estatal.

Uno de los mayores retos a los que se enfrenta en la actualidad el sector del vehículo histórico es el impacto medioambiental. En los últimos años ha surgido una gran revolución en este aspecto buscando limitar lo más posible la emisión de partículas y gases contaminantes. Los vehículos clásicos no cuentan con sistemas anticontaminación tan sofisticados y sus mecánicas son menos eficientes en comparación con un vehículo de combustión moderno. No obstante, siguiendo las recomendaciones FIVA para una conducción responsable y debido al pequeño porcentaje de vehículos históricos en circulación la huella que generan es prácticamente despreciable. Asimismo, los vehículos clásicos montan motores más antiguos y menos limpios, pero normalmente más pequeños. Por lo que los consumos de combustible son menores. Por estos motivos, numerosos ayuntamientos y Gobiernos han considerado la exención de los vehículos históricos de las **zonas de tráfico restringido** a los vehículos más contaminantes o en casos de altos niveles de **contaminación**. En ciudades de España, Alemania, Austria, Países Bajos o Reino Unido ya se han aplicado estas medidas.

El mundo del vehículo histórico es un sector en crecimiento en Europa. Cada vez son más los clubes relacionados con los clásicos y los entusiastas de esta pasión. Impulsados por el trabajo de FIVA y sus filiales, la visualización y consideración del interés cultural del vehículo histórico está en auge. La UNESCO reconoce a FIVA como organismo referencial en materia de motor. Quizás, la mayor prueba de reconocimiento del impacto a nivel **cultural** de los vehículos históricos. Además, la amplia red de propietarios de históricos supone una extensa opción de mercado. El impacto **socioeconómico** del sector es muy importante. El universo del vehículo histórico genera 16 mil millones de euros anuales y 50 mil puestos de trabajo sólo en la Unión Europea. La mayor parte de negocio está relacionado con compraventa y talleres, pero hay

muchas otras empresas alrededor del sector. Desde prensa específica a agencias de viajes.

**España** goza de una legislación a la altura de los países más desarrollados en este aspecto. Cumple con la normativa europea y se adapta bastante bien a las recomendaciones de FIVA. Exige una antigüedad mínima y un estado original del vehículo acorde a la Directiva 2014/45/UE. Asimismo, se permite una libre circulación del vehículo salvo que éste pertenezca al Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o haya sido declarado bien de interés cultural.

En cuanto a política fiscal, las competencias para el cobro del impuesto de circulación son municipales. Una gran parte de ayuntamientos eximen del pago de este impuesto a los vehículos históricos, aunque no se puede hablar de una unanimidad total en este aspecto. Tampoco existe una unanimidad total al respecto de los estándares mínimos en las ITVs, puesto que es competencia autonómica y es el organismo autonómico el encargado de solicitar una exención en ciertos criterios a la hora de superar la prueba de ITV. La frecuencia con la que es obligatorio pasar el proceso de ITV va disminuyendo progresivamente hasta un máximo de cuatro años. Una ventaja con respecto a la frecuencia anual de un vehículo no histórico de 40 años de antigüedad o superior pero lejos de las medidas de otros países que permiten controles técnicos cada más de 5 años o, incluso, eximen completamente a los vehículos más veteranos (de más de 50 años).

La popularidad en España de este sector goza de una excelente salud y son casi 500 los clubes asociados a FEVA y alrededor de 40 mil los vehículos matriculados como históricos en el país. Sin embargo, muchos desafíos se plantean en el horizonte para que el Patrimonio Automovilístico español siga gozando de una buena salud. El reto más a corto plazo está relacionado con las emisiones contaminantes y cómo los vehículos históricos se adaptan a las nuevas regulaciones. En el caso del ayuntamiento de Madrid, se consiguió que los vehículos históricos pudiesen circular por la ciudad a pesar de no disponer de un distintivo ambiental. Sin embargo, los planes anticontaminación están previstos para todos los núcleos de población de más de 50 mil habitantes, lo que suponen muchos nuevos frentes abiertos para FEVA. La otra reivindicación de este

estamento está relacionada con los trámites burocráticos necesarios para la catalogación de un vehículo histórico en España. Mientras que en algunos países como Reino Unido existe la posibilidad de realizar la mayoría de procesos online, en España no es así. De hecho, es uno de los países donde la catalogación de vehículos requiere de más procesos y debe pasar por más organismos oficiales. Esto dificulta la matriculación de vehículos históricos, encareciendo el proceso y retrasándolo en el tiempo. Finalmente, supone una mayor traba para el crecimiento del sector y, consecuentemente, del Patrimonio Histórico Automovilístico.

A pesar de tener un modelo legislativo acorde a los países de su entorno existe un margen de mejora en dos ámbitos, principalmente. Por un lado, la falta de un modelo común para todos los territorios en cuanto a requisitos para la catalogación y exenciones fiscales. Por otro lado, la agilización de los trámites de matriculación de un vehículo histórico.

Como **recapitulación** de estas conclusiones y, a modo de resumen ejecutivo, cabe destacar lo siguiente:

- Existe un consenso general a prácticamente todos los países europeos en cuanto a la definición de vehículo histórico.
- Las ventajas para el propietario de un vehículo histórico generalmente son, exención o reducción del impuesto de circulación, así como, exención o disminución de la frecuencia obligatoria para la superación de la inspección técnica de vehículos. También existen pólizas especiales para vehículos históricos en todos los países estudiados, pero no es una cuestión que dependa directamente de la administración.
- La mayoría de los países no permiten la circulación libre de vehículos históricos. Existen distintos modelos de aplicación de esta norma y, a veces, solo concerniente a algunos vehículos concretos. Las nuevas zonas de restricción de tráfico por motivos medioambientales suponen un nuevo reto para las asociaciones de vehículos históricos y aún está por determinar su aplicación en muchos casos.

- El valor histórico del vehículo histórico está en aumento, contando con el reconocimiento de la UNESCO. Son numerosos los entusiastas de un sector en crecimiento, esto supone una importante oportunidad de mercado.
- España se encuentra en consonancia con el grueso de países europeos en cuanto a la legislación relativa a históricos. Aunque el Patrimonio Histórico Nacional goza de una buena salud existen puntos de posible mejora. Principalmente, la falta de un modelo unificado para la catalogación en todos los territorios y la agilización de los trámites para la misma.

## BIBLIOGRAFIA

- [1] Van der Meer, R., & Cooper, A. La Carpeta de Fórmula Uno. Ediciones Destino
- [2] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques
- [3] FIVA. FIVA Guide for responsible use of historic vehicles on today's roads
- [4] Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos. Boletín Oficial del Estado núm. 189, de 9 de agosto de 1995, páginas 24645 a 24648
- [5] Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Boletín Oficial del Estado núm. 271, de 8 de noviembre de 2017, páginas 107068 a 107133
- [6] Trámites, ventajas y desventajas de matricular un coche como histórico. Recuperado de [https://www.abc.es/motor/reportajes/abci-tramites-ventajas-y-desventajas-matricular-coche-como-historico-201805281332\\_noticia.html](https://www.abc.es/motor/reportajes/abci-tramites-ventajas-y-desventajas-matricular-coche-como-historico-201805281332_noticia.html)
- [7] Serrano, F. Guía para circular por el centro de Madrid a partir de noviembre. Recuperado de [https://cadenaser.com/emisora/2018/07/09/radio\\_madrid/1531148556\\_355076.html](https://cadenaser.com/emisora/2018/07/09/radio_madrid/1531148556_355076.html)
- [8] ADAC Ratgeber - Oldtimer & Youngtimer - Ab sofort auch online. Recuperado de <https://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/oldtimer-ratgeber/online-ausgabe/default.aspx?ComponentId=43094&SourcePageId=45112>
- [9] Applying for an old timer registration - Serviceportal Baden-Württemberg. Recuperado de <https://www.service-bw.de/en/web/guest/leistung/-/sbw/Applying+for+an+old+timer+registration-212-leistung-0>
- [10] The classic car license plate: Everything you need to know. Recuperado de <https://retromotion.com/en/stories/das-oldtimer-kennzeichen-alles-was-sie-wissen-muessen.html>
- [11] Butlletí Oficial del Principat d'Andorra. Llei del Codi de la circulació (1999). Andorra.

[12] Butlletí Oficial del Principat d'Andorra. Reglament sobre vehicles antics. (1992). Andorra.

[13] Kraftfahrgesetz (KFG). Bundesministerium (1967). Austria

[14] Österreichischer Motor Veteranen Verband | Rechtliches. Recuperado de <https://www.oemvv.at/rechtliches>

[15] La définition d'un véhicule historique. Recuperado de <https://www.classiccarpassion.com/fr/magazine/dossiers-pratiques/la-definition-dun-vehicule-historique>

[16] Les véhicules d'époque un investissement du point de vue fiscal. Recuperado de <https://www.moorestephens.be/fr/services/tax-legal-services/561-les-vehicules-d-epoque-un-investissement-interessant-du-point-de-vue-fiscal>

[17] Fiche d'identification FBVA. Retrived from <https://www.bfov-fbva.be/fr/fiche-didentification-fbva/>

[18] Vrednovanje vozila – hros. Recuperado de <http://hros.hr/dokumenti/vrednovanje-vozila/>

[19] Om Veterankøretøjerne. Recuperado de <https://motorhistorisk.dk/kategori/nyheder/om-koeretoerjerne/>

[20] CENIK ZA IZDAJO IZKAZNICE O STARODOBNEM VOZILU SVS | CENIK. (2011). Recuperado de <http://www.zveza-svs.si/cenik/cenik.html>

[21] Historique et définition carte grise de collection. Recuperado de [https://www.ffve.org/Historique\\_et\\_d%C3%A9finition](https://www.ffve.org/Historique_et_d%C3%A9finition)

[22] Comment obtenir une carte grise "véhicule de collection"? Recuperado de <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1925>

[23] La fiscalité des voitures de collection. Auto Collection. Recuperado de <https://www.autocollec.com/fiscalite-voitures-de-collection/>

[24] Les avantages et les inconvénients d'une carte grise de collection. Recuperado de <https://www.assurancesclavel.com/actualites/carte-grise-collection/>



[25] Vehicle Registration Information. Recuperado de <https://www.ivvcc.ie/article/non-use-of-motor-vehicles/>

[26] New NCT Legislation. Recuperado de <https://www.irishvintagescene.ie/new-nct-legislation/>

[27] Codice della Strada. Automobile Club d'Italia (1992). Italia.

[28] Bollo auto storiche: cosa sapere. Recuperado de <http://motori.quotidiano.net/comefare/bollo-auto-storiche-cosa-sapere.htm>

[29] Lista Auto Storiche. Recuperado de <http://www.clubacistorico.it/lista-auto-storiche.html>

[30] SNCA. (2015). DIRECTIVES pour l'expertise à effectuer en vue de la classification d'un véhicule routier en tant que véhicule historique.

[31] Directives pour l'expertise à effectuer en vue de la classification d'un véhicule routier en tant que véhicule historique. Société Nationale de Circulation Automobile. (2015) Luxembourg

[32] Taxe sur les véhicules routiers. Automobile Club Luxembourg. Recuperado de <https://www.acl.lu/Mobilite/Code-de-la-route-1/National/08-Taxe-sur-les-vehicules-routiers>

[33] POLICY GUIDELINES USED FOR THE CLASSIFICATION OF VINTAGE VEHICLES. LAND TRANSPORT DIRECTORATE. (2015) Malta.

[34] Staten og LMK. Recuperado de [http://www.lmk.no/punkt\\_05/underpunkt\\_03/](http://www.lmk.no/punkt_05/underpunkt_03/)

[35] RDW Recuperado de <https://www.rdw.nl/zoeken?vt=&sq=historische&subscope=particulier&page=2>

[36] Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs. Recuperado de <https://fehac.nl/willekeurige-top-tien-van-fehac-wapenfeiten/>

[37] Decreto-Lei n.º 144/2017. Diário da República n.º 230/2017, Série I de 2017-11-29 6239 – 6466. Planeamento e das Infraestruturas.

[38] O Veículo Histórico. Recuperado de <http://www.cpaa.pt/about-us/veiculohistorico/>

[39] Classificação Técnica dos Veículos. Recuperado de <http://www.cpaa.pt/classificacao-tecnica/>

[40] Historic (classic) vehicles: MOT exemption criteria. (2019). Recuperado de <https://www.gov.uk/government/publications/historic-classic-vehicles-mot-exemption-criteria/historic-classic-vehicles-mot-exemption-criteria>

[41] HOW TO DECLARE YOUR CLASSIC CAR OR MOTORCYCLE AS A VEHICLE OF HISTORICAL INTEREST. Recuperado de <https://www.footmanjames.co.uk/blog/how-to-declare-vehicle-of-historic-interest>

[42] Regim Juridic Vehicule Istoric. Curierul Judiciar NR 5/2007, PP 58-63.

[43] ISTITUZIONE DEI REGISTRI PER "VEICOLI D'EPOCA" E "VEICOLI DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO". Repubblica di San Marino. LEGGE 16 gennaio 1997 n.8

[44] Certificazioni di Interesse Storico e Collezionistico. Recuperado de <http://www.automobileclub.sm/certificazioni-di-interesse-storico-e-collezionistico/>

[45] SRPSKI SAVEZ ZA ISTORIJSKA VOZILA. Recuperado de <http://ssiv.rs/>

[46] Trafiksäkerhetsprovning (kontrollbesikning) - MHRF - Motorhistoriska Riksförbundet. Recuperado de <https://mhrf.se/12077>

[47] Beställ tid för registreringsbesiktning och identitetskontroll Recuperado de <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Lattlast/Sakerhet-pa-vagarna/Import-och-inforsel-av-fordon/Bestall-tid-for-registreringsbesiktning-och-identitetskontroll/>

[48] VÉHICULE ANCIEN (OLDTIMER) – DÉFINITIONS. Recuperado de <https://shvf.ch/fr/vehicule-ancien/definition>

[49] TECHNIQUE. Recuperado de <https://shvf.ch/fr/carte-didentite-fiva>

[50] Véhicules Vétérans. Retrived from <https://www.vd.ch/themes/mobilite/automobile/vehicules-veterans/>

[51] FIVA (2014). The world of historic vehicles in figures.

[52] FIVA (2010). Environmental guide.

## Imágenes

[53] FIVA (2014). The world of historic vehicles in figures. Average mileage per historic passenger car. [image].

[54] FIVA (2014). The world of historic vehicles in figures. Expenses per historic vehicle. [image].

[55] FIVA (2014). The world of historic vehicles in figures. Status of owners. [image].

## **ANEXO A**

# **FEDERATION INTERNATIONALE DES VEHICULES ANCIENS (FIVA)**



## **CODIGO TECNICO**

**2010**

# **CODIGO TECNICO INTERNACIONAL FIVA**

## **INDICE:**

### **0. INTRODUCCION**

### **1. DEFINICION DE UN VEHICULO HISTORICO**

### **2. DEFINICION DE LOS TERMINOS UTILIZADOS**

### **3. REGLAS GENERALES**

### **4. CLASIFICACIÓN TÉCNICA DE LOS VEHÍCULOS**

### **5. CLASIFICACION DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN SU EPOCA**

### **6. DETERMINACIÓN DE LA FECHA DE FABRICACION Y CLASIFICACION**

### **7. TARJETA DE IDENTIDAD FIVA**

### **8. OTROS**

### **ANEXO “A” - SOLICITUD DE TARJETA DE IDENTIDAD FIVA**

### **ANEXO “B” – MODELO DE TARJETA DE IDENTIDAD FIVA**

**Nota 1:** Cuando se utilice el Código Técnico, asegurarse que se trata de la última versión.

# CODIGO TECNICO INTERNACIONAL FIVA

## 0.- INTRODUCCION

El Código Técnico define lo que es un vehículo histórico siguiendo el espíritu de la FIVA, fija las reglas para clasificarlos en diferentes grupos y describe los requisitos a cumplir para obtener una Tarjeta de Identidad FIVA

La Tarjeta de Identidad FIVA:

- Refleja toda la información sobre el vehículo facilitada por el propietario y comprobada por la FIVA como organismo independiente. Por lo tanto identifica el vehículo y su estado de conservación en el momento de la inspección e informa de la historia conocida del mismo y de sus posibles modificaciones.

- Registra toda la información en una base de datos y por lo tanto, registra y guarda la historia de los vehículos que sobreviven en beneficio de la herencia de la automoción para el mundo de los vehículos antiguos.

- Se utiliza en los eventos FIVA y puede ser usada por los propietarios para sus propios fines

El objetivo de la FIVA es ayudar a preservar y mantener en condiciones de funcionamiento todos los vehículos de carretera englobados en la definición FIVA de Vehículo Histórico.

## 1.- DEFINICION DE UN VEHICULO HISTORICO

La FIVA define un vehículo histórico como:

- un vehículo de carretera con propulsión mecánica
- que tiene una edad de, al menos, 30 años;
- que está conservado y mantenido en un estado históricamente correcto;
- que no es utilizado como medio de transporte cotidiano;
- y que, en consecuencia, forma parte de nuestro patrimonio técnico y cultural.

## 2.- DEFINICION DE LOS TERMINOS UTILIZADOS

**VEHICULO HISTORICO:** Un vehículo que cumple las condiciones de la definición de la FIVA

**EPOCA:** La época de un vehículo es el período de tiempo durante el cual el vehículo estaba en uso continuado. Este período puede variar para según que vehículos y en que países.

**CARACTERISTICAS DE ORIGEN:** Las características de un vehículo en su época de construcción, hasta el lanzamiento de un nuevo modelo por el constructor

**FABRICANTE:** La persona física o jurídica que tiene los derechos de diseñar, construir, montar y comercializar un vehículo.

**REPRODUCTOR:** La persona física o jurídica, distinta al fabricante, que construye una copia de un vehículo histórico después del período de producción de este.

## 3.- REGLAS GENERALES

**3.1.-** Un vehículo histórico debe ser conservado y utilizado de forma que proteja el medio ambiente y en las mismas condiciones que en su época.

**3.2.-** Las modificaciones que no sean de origen, transformaciones y cualesquiera otros cambios fuera de su época deberían ser evitados y, en principio, limitados a los requeridos por las autoridades o debidos a una discapacidad o imposibilidad del propietario o conductor, para permitir una utilización en carretera con toda seguridad.

Estas modificaciones deben respetar, en lo posible, el original y deben ser, en la medida de lo posible, reversibles.

**3.3.-** Las modificaciones y cambios deben estar documentados de tal modo que, en el futuro, se pueda saber en qué difiere el vehículo de su estado original.

Estas informaciones deben aparecer en página 4 de la Tarjeta de Identidad FIVA.



## **4.- CLASIFICACIÓN TÉCNICA DE LOS VEHÍCULOS**

### **4.1.- Tipos de vehículos.**

#### **Tipo A – DE SERIE (STANDARD)**

Es un vehículo histórico conforme a las especificaciones de serie, tal como fue entregado por el fabricante. Se pueden aceptar pequeñas modificaciones y accesorios disponibles en la época.

#### **Tipo B – MODIFICADO DE EPOCA.**

Es un vehículo histórico especialmente construido o modificado en su época por necesidades específicas, representativo de su clase y por tanto con un interés histórico propio.

#### **Tipo C – REPRODUCCIONES Y REPLICAS**

Una reproducción es una copia de un vehículo histórico construido fuera de su época por un Reprodutor, con o sin piezas originales y que reproduce un determinado modelo. Este vehículo histórico debe estar claramente identificado como una reproducción. El vehículo histórico será denominado por una combinación del nombre del reproductor, del fabricante y del modelo que reproduce (Ejemplo: Smith Bugatti Type 35).

Una réplica responde a los mismos criterios pero además deberá haber sido construida por el fabricante del vehículo original.

Estas dos categorías, reproducciones y replicas, serán datadas con la fecha de su fabricación

#### **Tipo D – MODIFICADO DESPUES DEL PERIODO DE PRODUCCION**

Es un vehículo histórico perfectamente identificado al que se han aportado modificaciones después del período de producción pero respetando las características de la época y utilizando piezas con las características de la época.

#### **Tipo E – EXCEPCION**

Este tipo engloba todo vehículo histórico con identidad conocida al que se le han hecho modificaciones fuera del período de producción que no respetan las características de la época y que pueden utilizar tecnologías no disponibles en la época. Un vehículo de este tipo debe conservar siempre su chasis/bastidor original y debe tener una carrocería disponible en la época para este modelo. De los cinco elementos siguientes, no más de dos pueden haber sido cambiados:

- Motor
- Trasmisión
- Ruedas
- Suspensión delantera – Sistema de dirección
- Suspensión trasera

Estas modificaciones, que pueden haber sido hechas recientemente, no cambian la datación del vehículo.

### **4.2.- Grupos según estado de conservación de los vehículos.**

#### **Grupo 1 - ORIGINAL**

Un vehículo histórico, tal como salio de fábrica, no modificado y poco deteriorado.

#### **Grupo 2 – AUTENTICO**

Un vehículo histórico utilizado pero jamás restaurado, conforme a las especificaciones de origen y con una reseña histórica continua, en estado original pero que puede estar deteriorado. Las piezas que se gastan normalmente pueden ser reemplazadas por otras con las especificaciones de origen. Son aceptadas las reparaciones en la pintura, la tapicería y los tratamientos de superficie (cromados...).

#### **Grupo 3 - RESTAURADO**

Un vehículo histórico con una procedencia conocida, total o parcialmente desmontado, reacondicionado y vuelto a montar. Solamente son aceptadas mínimas diferencias respecto a las especificaciones del fabricante, en caso de no disponer de piezas de recambio o de materiales originales. Las piezas de recambio originales deben ser utilizadas cuando estén disponibles, pero

pueden ser reemplazadas por otras que tengan las mismas características. Los acabados interiores y exteriores deben ser tan fieles como sea posible a las especificaciones de origen.

#### **Grupo 4 - RECONSTRUIDO**

Es un vehículo histórico compuesto por piezas de uno o varios vehículos de un mismo modelo o de un mismo tipo, ensambladas tan igual como sea posible a las especificaciones de origen del fabricante. Las piezas originales deben ser utilizadas en lo posible cuando están disponibles, pero pueden ser reemplazadas por otras si tienen las mismas características. Los acabados interiores y exteriores deben ser tan fieles como sea posible a las especificaciones de origen.

### **5.- CLASIFICACION DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN SU EPOCA**

Para los eventos FIVA, los vehículos son tradicionalmente clasificados en las clases siguientes:

Clase A (Antecesores)	vehículos construidos hasta el	31-12-1904
Clase B (Veteranos)	vehículos construidos entre	1-01-1905 y 31-12-1918
Clase C (Vintage)	vehículos construidos entre	1-01-1919 y 31-12-1930
Clase D (Post-Vintage)	vehículos construidos entre	1-01-1931 y 31-12-1945
Clase E (Post-guerra)	vehículos construidos entre	1-01-1946 y 31-12-1960
Clase F	vehículos construidos entre	1-01-1961 y 31-12-1970
Clase G	vehículos construidos entre	1-01-1971 y el límite de edad definido por la FIVA en el Art. 1

### **6.- DETERMINACIÓN DE LA FECHA DE FABRICACION Y CLASIFICACION**

**6.1** Los datos a utilizados para determinar la fecha de fabricación de un vehículo o de las piezas de recambio de un vehiculo, deben incluir todas las informaciones o documentaciones relacionadas con los mismos. Son necesarios los números de chasis/bastidor, de motor y de serie. Para los vehículos que son identificados originalmente por sus números de motor, este número será considerado como su número de serie.

**6.2** La responsabilidad de aportar los documentos necesarios incumbe siempre al propietario del vehículo.

**6.3** La ANF (Autoridad Nacional FIVA) que libra la Tarjeta de Identidad FIVA, es responsable de determinar la fecha de fabricación y la clasificación del vehiculo.

**6.4** La fecha y la clasificación de un vehiculo histórico determinada por una ANF, serán normalmente aceptadas por los otros miembros de FIVA. Si una ANF tiene dudas sobre algunas características de un vehiculo, debe recabar informaciones complementarias de otras ANFs. En este caso, toda la documentación disponible debe ser puesta a disposición de la ANF o de la comisión técnica.

**6.5** En el caso de un contencioso entre un propietario y su ANF, o entre ANFs, concerniente a la fecha de fabricación de un vehículo y/o su clasificación, el asunto debe ser sometido a la Comisión Técnica de la FIVA para su decisión, después de pagar los derechos correspondientes. La decisión tomada por la Comisión Técnica FIVA es inapelable.

### **7.- TARJETA DE IDENTIDAD FIVA**

**7.1** Previa solicitud, la FIVA puede emitir una Tarjeta de Identidad FIVA para los vehículos que cumplan con los requisitos del Código Técnico FIVA.

**7.2** La Tarjeta de Identidad FIVA, es un documento emitido por una ANF que permite identificar un vehículo histórico, después de haber sido inspeccionado por la FIVA o sus representantes. La Tarjeta de Identidad FIVA será siempre propiedad de la FIVA y es valida por 10 años o hasta el cambio de propietario.

**7.3** En un país donde exista una ANF, el propietario de un vehículo histórico matriculado en ese país debe solicitar de Tarjeta de Identidad FIVA a esa ANF mediante el formulario especificado en

el Anexo A del Código Técnico FIVA. Una ANF, no puede emitir una Tarjeta de Identidad FIVA para un vehículo matriculado en otro país.

**7.4** Para los vehículos históricos que no están matriculados, la solicitud de Tarjeta de Identidad FIVA debe ser enviada a la ANF del país de residencia del propietario.

**7.5** En los países donde no haya ANF, el propietario de un vehículo histórico matriculado en ese país, debe enviar su solicitud a la Comisión Técnica FIVA para obtener una Tarjeta de Identidad FIVA.

**7.6** Un miembro de un club afiliado a FIVA, a quién le han denegado una Tarjeta de Identidad FIVA o que esté en desacuerdo con la clasificación atribuida por su ANF, puede recurrir esta decisión ante la Comisión Técnica FIVA, que puede delegar su autoridad a una subcomisión. En caso de persistir el desacuerdo, puede interponer una apelación ante un consejo de apelación designado por el Comité General para la decisión definitiva.

**7.7** La Tarjeta de Identidad FIVA es un documento tal como se describe en el anexo B del Código Técnico FIVA.

**7.8** La FIVA, sus representantes nacionales (ANF) o cualquier oficial designado por la FIVA, pueden en cualquier momento retirar una Tarjeta de Identidad FIVA. Esta tarjeta debe ser inmediatamente remitida a la autoridad emisora, explicando las razones de su retirada. La Comisión Técnica FIVA puede anular una decisión tomada por una ANF en la atribución de una Tarjeta de Identidad FIVA

## **8.- OTROS**

Todas las reglas o decisiones que sean tomadas y publicadas por la Comisión Técnica después de la publicación de este Código Técnico Internacional, deberán ser consideradas como parte integrante del código.



## ANEXO "A"- SOLICITUD DE TARJETA DE IDENTIDAD FIVA

### FEDERACION INTERNACIONAL DE VEHICULOS ANTIGUOS (FIVA)

De acuerdo con el Código Técnico Internacional de FIVA, el presente formulario debe ser enviado a la ANF (Autoridad Nacional FIVA) del país donde el vehículo se encuentra matriculado (si el vehículo no está matriculado, a la ANF del país donde el propietario resida legalmente y si no existe la ANF en ese país, se enviará a la FIVA. En caso de conformidad la ANF expedirá una Tarjeta de Identidad FIVA valedera por 10 años o hasta el próximo cambio de propietario. La Tarjeta de Identidad FIVA es propiedad de la FIVA y deberá ser devuelta al emisor o a la FIVA a su petición. La Tarjeta de Identidad FIVA se expide únicamente para identificar un vehículo. No es, en ningún caso, una garantía de autenticidad del vehículo y no puede ser utilizada con fines comerciales o como prueba histórica de un vehículo.

**ESTE FORMULARIO DEBE SER CUMPLIMENTADO Y FIRMADO POR EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO:**

### DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO

Marca: ..... Año de fabricación: .....

Tipo / Modelo / Serie: .....

Nº de chasis / bastidor / serie: .....

Número de matrícula: ..... País matriculación: .....

Tipo de carrocería: ..... Año fabricación: ..... Nº de asientos: .....

Carrocero / Constructor (o restaurador): ..... Color(es): .....

Marca y nº del Motor: ..... Nº de Cilindros: .....

Cilindrada (cm³): ..... Diámetro/Carrera (en mm): ...../..... Potencia (BHP)/Kw.: .....

Distancia entre ejes: ..... Eje Delantero / Trasero: ...../..... Peso (Kg.): .....

Largo/ancho/alto (m) ...../...../..... Medida de neumáticos (del/tras.): .....

Si ha sido restaurado / reconstruido, ¿cuando y por quién?:

Resumen histórico del vehículo (si se conoce). (Si es necesario adjuntar una página).

### 1.- CHASIS / CUADRO:

(a) ¿Como se identifica y donde?:

(b) El chasis / cuadro ¿es el de origen?:

SI

NO

(c) Si no, ¿es de especificación de origen?:

SI

NO

(d) Si no, describir las modificaciones:

### 2.- EJE DELANTERO / HORQUILLA / SUSPENSIÓN DELANTERA:

(a) El eje / la horquilla / la suspensión delantera, ¿es de origen?:

SI

NO

(b) Si no, ¿son conforme a las especificaciones de origen?:

SI

NO

(c) Si no, describir las modificaciones:

### 3.- EJE TRASERO / BASCULANTE / SUSPENSIÓN TRASERA:

(a) El eje / basculante / suspensión trasera, ¿es el de origen?:

SI

NO

(b) Si no, ¿son conforme a las especificaciones de origen?:

SI

NO

(c) Si no, describir las modificaciones:

#### 4.- MOTOR:

- |   |    |    |
|---|----|----|
| (a) El motor, ¿es el de origen?:  | SI | NO |
| (b) Si no, ¿es conforme a las especificaciones de origen?:                    | SI | NO |
| (c) Si no, describir las modificaciones, incluso el sistema de refrigeración: |    |    |

#### 5.- ENCENDIDO:

- |  |    |    |
|--|----|----|
| (a) Tipo de encendido (magneto, bobina, etc.):                   |    |    |
| (b) ¿El sistema esta conforme a las especificaciones de origen?: | SI | NO |
| (c) Si no, describir las modificaciones:                         |    |    |

#### 6.- CARBURADOR / SISTEMA DE INYECCION:

- |  |    |    |
|--|----|----|
| (a) Sistema (carburadores / inyección / otro):                                 |    |    |
| (b) Si es carburador: Marca: ..... Tipo: ..... Número de carburadores: .....   |    |    |
| (c) ¿La marca, tipo y número, son conformes a las especificaciones de origen?: | SI | NO |
| (d) Si no, describir las modificaciones:                                       |    |    |

#### 7.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN:

- |  |    |    |
|--|----|----|
| (a) Tipo (por gravedad, mecánico, bomba eléctrica, etc.):      |    |    |
| (b) ¿El sistema es conforme a las especificaciones de origen?: | SI | NO |
| (c) Si no, describir las modificaciones:                       |    |    |

#### 8.- CAJA DE VELOCIDADES:

- |  |    |    |
|--|----|----|
| (a) ¿Tiene caja de cambio? Tipo y número de velocidades:   |    |    |
| (b) ¿La caja de cambio está separada del motor?:           | SI | NO |
| (c) La caja de cambio ¿es la de origen del vehículo?:      | SI | NO |
| (d) Si no, ¿es conforme a las especificaciones de origen?: | SI | NO |
| (e) Si no, describir las modificaciones:                   |    |    |
| (f) ¿Tiene overdrive?:                                     | SI | NO |

#### 9.- TRANSMISIÓN (DELANTERA O TRASERA):

- |  |    |    |
|--|----|----|
| (a) Tipo (correa, cadena, árbol, arrastre por fricción):               |    |    |
| (b) El sistema de transmisión ¿es el de origen del vehículo?:          | SI | NO |
| (c) Si no, ¿el sistema es conformes a las especificaciones de origen?: | SI | NO |
| (d) Si no, describir las modificaciones:                               |    |    |

#### 10.- SISTEMA DE FRENADO:

- |  |    |    |
|--|----|----|
| (a) Modo de funcionamiento del. / tras. (mecánico, cable/bieleta, hidráulico, etc.): |    |    |
| (b) ¿Es conforme a las especificaciones de origen?:                                  | SI | NO |
| (c) Si no, describir las modificaciones:   |    |    |

#### 11.- DIRECCIÓN (solo para coches y motos con dos ruedas delanteras):

- |   |    |    |
|---|----|----|
| (a) ¿Es conforme a las especificaciones de origen?: | SI | NO |
| (b) Si no, describir las modificaciones:            |    |    |

#### 12.- LLANTAS:

- |   |    |    |
|---|----|----|
| (a) Dimensiones y tipo (talón, llanta, otro): Delanteras..... Traseras..... |    |    |
| (b) ¿Las llantas son conformes a las especificaciones de origen?:           | SI | NO |
| (c) Si no, describir las modificaciones:                                    |    |    |

#### 13.- NEUMÁTICOS:

- |   |    |    |
|---|----|----|
| (a) Dimensiones y tipo (talón, llanta, otro): Delanteros..... Traseros..... |    |    |
| (b) ¿Los neumáticos son conformes a las especificaciones de origen?:        | SI | NO |
| (c) Si no, describir las modificaciones:                                    |    |    |

**14.- CARROCERÍA (SIDECAR para las motocicletas):**

(a) Tipo (2 plazas sport, conducción interior, coach, berlina, coupe (utilice la denominación original de fábrica):

(b) La carrocería actual ha sido fabricada por (fábrica, carrocerero, restaurador):

(c) Año de fabricación: N° de serie carrocería o sidecar:

(a) La carrocería (sidecar) ¿es la de origen del vehículo?: SI NO

(b) Si no, ¿es conforme a las especificaciones de origen?: SI NO

(c) Si no, describir las modificaciones:

**15.- TAPICERÍA / GUARNICIONERÍA:**

(a) ¿Asientos y tapicería son conformes a las especificaciones de origen?: SI NO

(b) Si no, describir las modificaciones:

**16.- INSTRUMENTOS Y ACCESORIOS:**

(a) ¿Los instrumentos y accesorios son conformes a las especificaciones de origen? SI NO

(b) Si no, describir las modificaciones:

**17.- ALUMBRADO:**

(a) Sistema de alumbrado (eléctrico, acetileno, etc.):

(b) ¿Es conforme a las especificaciones de origen?: SI NO

(c) Si no, describir las modificaciones y los añadidos:

**DECLARACIÓN DEL PROPIETARIO:**

Certifico por mi honor que las respuestas indicadas son a mi conocimiento exactas y me comprometo a notificar a la ANF emisora de todas las futuras modificaciones importantes realizadas en este vehículo.

Nombre del propietario:

Dirección:

Teléfono:

Fax:

E-mail:

**IMPORTANTE:** Es necesario contestar a todas las preguntas, o indicar "desconocido", o "no montado", o "no lleva" para tomar la solicitud en consideración.

La solicitud, debe estar acompañada de 3 fotos a color idénticas de 10x15 del vehículo en su estado actual. Si es un automóvil debe ser una vista 3/4 delantera (50% frente, 50% lado). Si es una motocicleta una vista de lado (derecho o izquierdo) delante de un fondo neutro. También debe acompañarse copia del permiso de circulación y ficha técnica.

Este documento será examinado por un inspector técnico vinculado a la entidad afiliada a la FIVA a la cual está adherido el propietario del vehículo.

Podrá ser enviada a cualquier autoridad competente para poder verificar la información contenida en esta solicitud.

En: .....

Fecha: ...../...../.....

Firma del propietario:

El solicitante autoriza expresamente a FEVA, al objeto de que sus datos personales aquí indicados puedan ser tratados y cedidos a entidades asociadas a la misma cuando resulte necesario, todo ello de conformidad con lo preceptuado en la Ley Orgánica de Protección de Datos de carácter personal. El solicitante podrá ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición sobre sus datos dirigiéndose a FEVA Referencia "Protección de Datos" a través de un escrito firmado al efecto adjuntando fotocopia del DNI.

**No escribir debajo esta línea cuadro reservado a la Autoridad Nacional FIVA**

Los abajo firmantes, declaramos haber examinado los detalles facilitados por el solicitante y consideramos, en la medida de nuestros conocimientos, que el vehículo ha sido correctamente descrito y en consecuencia lo clasificamos en la siguiente categoría, de acuerdo con el Artículo 3 del Código Técnico FIVA:

Categoría: ..... / .....

Observaciones:

Inspección del Vehículo efectuada en (lugar):

Fecha:

Inspeccionado por:

Firma

Y por (1):

Firma

La ANF decide otorgar / denegar una Tarjeta de Identidad FIVA

Número de la Tarjeta de Identidad:

Fecha:

Nombre:

Cargo:

Firma y sello:

Miembro del/los club/es:

(1) En caso de requerir doble inspección

Este formulario, debe ser conservado por el organismo que lo ha emitido con una foto. Una copia con foto, se remitirá a la FIVA de acuerdo con las normas establecidas.

# ANEXO "B" - TARJETA DE IDENTIDAD FIVA



## FIVA IDENTITY CARD CARTE D'IDENTITE FIVA

(Appendix B in accordance with Technical Code/  
Annexe B en accord avec le Code Technique FIVA)

Identification no/numéro d'identification		
Date :	year/année	month/mois
		day/jour

Issued by/délivrée par (ANF) :

Signature \_\_\_\_\_

(stamp/  
tampon)

© FIVA 1006

Validity : 10 years or change of ownership  
Validité : 10 ans, ou changement de propriété

(Photo and stamp)  
(Photo et tampon)

Photograph of vehicle in present form. Edge must be over stamped.  
Le tampon doit déborder de la photo du véhicule dans sa forme présent

Make..... Year made.....  
Marque..... Année de fabrication.....

Type/Model.....  
Type/Modèle.....

Chassis/frame N°.....  
Châssis N°.....

Registration N°..... Country.....  
N° d'immatriculation..... Pays.....

Body type..... Year made.....  
Type carrosserie..... Année fabrication.....

Engine, make and N°.....  
Moteur, marque et N°.....

No cylinders..... Capacity..... Bore/stroke.....  
Nbr cylindres..... Cylindrée..... Alésage/course.....

Wheelbase..... Track (front/rear)..... Weight.....  
Empattement..... Vole (Av/Ar)..... Poids.....

Dimensions : (l/w/h)..... Tyre size.....  
Dimensions : (l/v/h)..... Dimension pneus.....

Name of owner.....  
Nom du propriétaire.....

First name(s).....  
Prénom(s).....

Address.....  
Adresse.....

Vehicle categorized as..... In accordance with code, §3  
Véhicule classé..... selon code, §3

Inspected on..... Name.....  
Contrôlé le..... Nom.....

Remarks, modifications, history, etc – see page 4.  
Remarques, modifications, histoire, etc - voir page 4.

Remarks, modifications, history, etc :  
Remarques, modifications, histoire, etc :

This Identity Card is based on information given by the owner at the time of application, is intended solely for identification purposes, is no guarantee of the vehicle's authenticity and is not to be used for commercial purposes or proof of the vehicle's history. The Identity Card remains the property of FIVA and must be returned to the issuing authority or FIVA upon request.  
La présente carte d'identité est basée sur l'information fournie par le propriétaire au moment de la demande, est uniquement destinée à l'identification du véhicule, ne constitue pas une garantie d'authenticité de ce dernier et ne doit pas être utilisée dans des transactions commerciales ou comme preuve de son historique. La Carte d'identité demeure, la propriété de la FIVA et doit être restituée, sur demande, à l'autorité de délivrance, ou à la FIVA.

(Este documento fue redactado por la FIVA en francés y traducido al español. En caso de existir dudas de interpretación, se considerara vinculante dicha versión).